

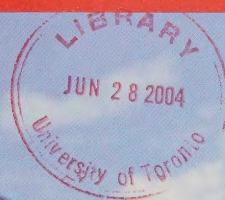
ISSUE FEATURES

CA1
NS
-S16 C-2

SARSCENE

The Canadian Search and Rescue Magazine

Winter/Spring 2004 Vol. 14, #1



Aircraft Icing

Frequent
beacon
questions

SAR mission
management
system

Remembering
a hero

Search and rescue in Canada's national parks



Last issue
in print

Sign up for e-mail alerts
to SARSCENE online
www.nss.gc.ca



National Search and
Rescue Secrétariat

Secrétariat national
Recherche et sauvetage

Canada



3 1761 11708856 7

TABLE OF CONTENTS

SAR News

News.....	1
Upcoming Events.....	4

Feature Story

Improving SAR in Canada's national parks.....	5
---	---

SAR Profile

Peel Regional Police Marine Unit breaks the ice.....	7
Remembering a hero — Tribute to Al Banky.....	15

Beacons

Common questions about registering beacons.....	8
---	---

New SAR Initiatives Fund

Trunk Mobile Radios.....	12
Weatheradio.....	12
Joint police/volunteer training.....	12
SAR Cop.....	13
DogSpeak.....	13

SAR Technology

New system modernizes mission co-ordination.....	13
--	----

Book Review

Auxilio Semper — Canadian Coast Guard 1962-2002.....	14
--	----

Air SAR

Aircraft icing project improves air safety.....	16
---	----

SARSCENE

Published by the National Search and Rescue Secretariat

Translation, revision and
proofreading by ALTER EGO



Facts and opinions published in
SARSCENE are those of the individual contributors and do not
necessarily reflect the position or policies of the Secretariat.

Cover photo courtesy of Parks Canada

Editor: Lori MacKay
E-mail: lmackay@nss.gc.ca

Communications Director: Elizabeth Katz
E-mail: ekatz@nss.gc.ca

Additional design: Patrick Ciavaglia

National Search and Rescue Secretariat
275 Slater Street, 4th floor
Ottawa ON K1A 0K2

Phone: 1-800-727-9414
Fax: (613) 996-3746
Web site: www.nss.gc.ca

Canada Post Agreement # 40559507
ISSN 1183-5036

SARSCENE Magazine is available online at www.nss.gc.ca
and click on SARSCENE

RCMP Corporal awarded Meritorious Service Medal

Corporal Dwayne Jennings, of Vancouver, British Columbia has another medal to add to his collection.

Cpl. Jennings, an RCMP helicopter pilot, was awarded the Meritorious Service Medal by Governor General Adrienne Clarkson in December 2003 for rescuing a stranded police crew in November 2001.

A helicopter pilot, Cpl. Jennings transported a search and rescue crew to the mountainside where his colleagues were trapped. In spite of extreme weather conditions, Cpl. Jennings was able to land the helicopter on the tip of one skid three times to unload search and rescue personnel and supplies to aid the stranded officers.

Cpl. Jennings has received two other awards for his life-saving efforts, including the RCMP Commissioner's Commendation in February 2002 and the federal government's Treasury Board Award of Excellence in June 2003.

444 Squadron wins 2003 Mynarski trophy

In July 2002, 444 Squadron's Rescue 475 crew responded to a Canadian Forces Griffon crash north of Goose Bay, Newfoundland and Labrador, saving the life of a seriously injured crash victim.

The conditions were poor with fading light, deteriorating weather and fuel running low. Despite the situation, the Rescue 475 crew was able to save a Griffon crew member.

The crew is being recognized with the Mynarski trophy for the professionalism, determination and bravery they showed in the face of adversity. The trophy, Canada's highest award for excellence in the field of air search and rescue, memorializes Petty Officer Andrew Charles Mynarski of 419 Squadron who was posthumously awarded the Victoria Cross for attempting to free a rear air gunner from their burning Lancaster bomber.

Pirated TV cards interfere with emergency beacon signals

Pirated video cards for satellite TV receivers are causing interference with satellite receivers used for search and rescue operations.

Video cards capture the satellite signal and allow the user to watch television channels sent out by the satellite. For those who pay for satellite service, they capture only the signals they pay for. For example, if you do not pay for the travel channel, you do not receive the signal for it.

For those who do not pay for satellite service and program their card via a computer, they receive all the signals sent by a satellite and can watch any and all channels.

The Canadian Mission Control Centre (CMCC), Trenton, Ontario, became aware of the problem in late 2001 when it noticed interference with emergency locator beacon (ELTs) signals used by aircraft. It became apparent in early 2002 this was a larger problem than first imagined.

The emergency transmitters send a beacon signal when an aircraft has crashed. Signals from video cards have caused search and rescue officials to believe aircraft have crashed when no accident has occurred.

When a beacon sends a distress signal, it is picked up by one of the orbiting satellites which will then relay the beacon position to rescue authorities.

Although CMCC can usually tell the difference between signal

interference and an actual distress call, the real hazard is the signal sent out by the pirated card. These false signals can mask the real distress signals and hamper search and rescue operations.

Municipal sponsorship improves ground SAR in Alberta

An Alberta government special grant initiative will provide \$150,000 for ground search and rescue training in small and medium-sized communities with a population of 20,000 or less.

The funds are part of a \$500,000 grant that was provided by the Municipal Sponsorship Program.

The money can be used for workshops, seminars, disaster exercises and mock disasters.

The Municipal Sponsorship Program was established in 1998 to ensure public safety services across Alberta are strong.

Emergency beacons on display in Montreal

Transport Canada's Transportation Development Centre (TDC) helped launch an exhibition at the Montreal Science Centre this past January of emergency position indicating radio beacons and personal locator beacons.



Howard Posluns, Chief of Advanced Technology with the TDC, was at the opening event talking about emergency beacons and their applications for search and rescue.

The exhibit, which will last approximately three years, is largely youth-oriented.

Fire brigade practices winter water and ice rescue

by Robert Lynch

The Harbour Grace Volunteer Fire Brigade Land Based Cold Water Rescue team held their winter practice schedule one evening in mid-February, 2003.

Conditions were ideal for rescue scenarios and broken ice entry techniques. The slipway area of the marina was frozen enough to walk on and once out on the ice an area of open water was available under a board walk overpass. The opening in the ice was large enough to practice scenarios using the *Rescue Alive* equipment.

The team placed four members in the icy water wearing full dry suits fitted with knives, ice picks, harnesses, flashlights, strobe lights, safety lines and goggles. The four members practised with the *Rescue Alive* platform while eight members served as shore tenders and safety officers.

Team leader Bill Ryan set up scenarios whereby the teams would walk the *Rescue Alive* platform across the ice surface, enter the water and complete the rescue of the victims in the water. The practice stressed proper hand signals, because unclear signalling presents many problems.

Team members demonstrated water entry from the ice edge and from broken ice. The team also practised the do's and don't's of using the *Rescue Alive* platform.

Robert Lynch is a 16-year veteran volunteer firefighter with the Brigade.



Photo courtesy of Robert Lynch
Members of the Brigade practice using the *Rescue Alive* platform on ice and in the water.

Correction: The new National Directory of Emergency Services contains 136 pages, not 36 as reported in the last issue of *SARSCENE*.

Correction:

The article "How hunters help and hinder search and rescue," in *SARSCENE* magazine's Vol 13, #2 issue, concluded that there hadn't been a search for a missing hunter in seven or eight years. However, according to

Keith Crosland, Nova Scotia Emergency Measures Organization Western Zone Controller and Provincial Ground Search and Rescue Coordinator, there have been 29 searches for lost hunters between 1999 and 2003.

New Search and Rescue Initiatives Fund projects approved for 2004-05

The 2004-05 New Search and Rescue Initiatives Fund projects include the development of a multi-agency incident command structure for ground SAR, a new volunteer marine SAR training program using a marine simulator, a helicopter hover exit training and wilderness rescue exercise, to a public avalanche safety awareness project.

The Honourable David Pratt, Lead Minister for Search and Rescue, announced the projects in February 2004.

The fund, with an annual budget of \$8.1 million, supports search and rescue projects that enhance air, marine and ground search and rescue activities in Canada. Since 1988, it has invested \$130 million in over 700 projects.

New rescue laser flare a handy tool for search and rescue

A new hand-held signaling device can help rescuers find victims faster, especially in low visibility areas and conditions.

Tested in Calgary, Alberta in August 2003, the rescue laser flare was used by the Calgary Police Air Services Unit during a nighttime search for four rafters who were overdue.

Rescue crews located the victims and transported two of the four rafters to safety.

The last two rafters were given the rescue laser flare to assist the flight crew in relocating them on the return trip.

In this case, the laser was very effective as a position marker and a signaling device.

The rescue laser flare can be seen up to 20 miles away at night, and as far away as three miles during the day.

It is waterproof up to 80 feet and can run for 15 hours on two replaceable batteries.

Not only can it be seen from far way, but it can penetrate smoke and fog.

For more information about this device, visit www.concordeaerosales.com/signal/laserflare.html

Canoeist is first PLB rescue in the U.S.

November 2003 marked a new era for personal locator beacon (PLB) use in the United States. Carl Skalak, from Cleveland, Ohio, became the first person outside Alaska to be rescued using

PLB technology since it was approved for use in the U.S. in July 2003.

Before July, PLBs were in use only in Alaska under a test program to evaluate their usefulness for search and rescue.

While on a solo canoe trip in the Adirondack Mountains in upstate New York, Skalak, 55,

became disoriented in the frigid weather and activated his beacon.

Because he had properly registered his PLB, his location was confirmed and it wasn't long before a rescue operation was launched.

Without the beacon, Skalak's life could have been in danger if he had become hypothermic, run out of supplies or wandered far away from his campsite and any hope of rescue.



Nominate a group or individual for a SAR Award

Nominations are due May 31, 2004

The NSS awards program was introduced in 1995 to acknowledge outstanding work done by search and rescue providers and organizations to raise awareness of search and rescue efforts across Canada.

The Outstanding SAR Achievement award recognizes exceptional contribution to Canadian SAR by an individual or organization. The Certificates of Achievement recognize individuals or groups who have made significant contributions to SAR.

Nomination information and forms are available at www.nss.gc.ca. Click on **Awards** in the menu on the left or call 1-800-727-9414.

The awards will be presented at SARSCENE 2004 in Calgary, Alberta on October 16. ■

Sign up for SARSCENE magazine online

SARSCENE magazine introduces its new service to alert subscribers by e-mail that the latest issue of SARSCENE magazine is available online. This way, you will never miss an issue.

To subscribe to the alerting service, go to www.nss.gc.ca/site/SARScene/index_e.asp and follow the prompts.

The growing use of the Internet, the increase in popularity of online magazines and the rising costs of publishing have led to the decision to discontinue

the printed version of SARSCENE magazine. This is the final issue of SARSCENE magazine for Canadian subscribers. The final issue for international subscribers was January 2004.

We value your continued support of SARSCENE magazine online and look forward to your suggestions for articles on a broad range of topics of interest to the search and rescue community. ■



New funding for Nunavik search and rescue operations

New funding to Nunavik's search and rescue operations will improve current resources and help local groups in future searches. The \$1.5 million funding from the regional government will help fund specialized equipment, tailored for search and rescue in the North.

By virtue of its remoteness, search and rescue in the north is inherently different from the south; resources are limited and weather conditions can be extreme.

Having specialized equipment tailored to Northern Canada's search and rescue needs, will help local groups respond to SAR emergencies and to be less dependent on outside help.



RCMP Officer mourned

RCMP Corporal James Galloway died tragically in late February 2004 while responding to a domestic disturbance call in a community near Edmonton.

A tragic loss to the search and rescue community, Cpl. Galloway will be remembered for his dedication to ground search and rescue and his leadership in the RCMP Civilian Search and Rescue Dog Association.

Ann Odgers, a volunteer with CASARA Ontario, said Cpl. Galloway "truly was the epitome of a SAR person. 'So Others May Live' was how he lived his life and eventually lost it. He was a strong supporter of volunteers and we certainly don't have enough of those."

Cpl. Galloway was recognized by his colleagues in 2002 when he was awarded the NSS Certificate of Achievement for initiatives in search and rescue. Cpl. Galloway will be greatly missed.

"Jim's death was a great tragedy to his family, his fellow police officers, dog handlers everywhere and the SAR community," Ms. Odgers added.

Program transfer to Transport Canada finalized

John Adams, Commissioner of the Canadian Coast Guard, announced the official transfer of all marine safety policy development to Transport Canada.

Named in the transfer are the Office of Boating Safety, the Navigable Waters Protection Program, the policy component of the Environmental Protection Program and the Canada Shipping Act Regulatory Reform.

The shift provides mariners with a single point of contact for marine navigation policy and related issues.

Interactive directory of Canadian search and rescue organizations

Just a reminder to update your organization's information on the interactive directory of Canadian search and rescue organizations.

SAR organizations can access the database directly to change, update or delete information or to add new entries.

New online independent study course

Called the "Introduction to Community Response Teams," this new initiative is an online, independent study course that can serve as either an introduction to those wanting to join a community emergency response teams (CERTs), or as a refresher to current team members.

It has six modules with topics that include an introduction to CERT, fire safety, hazardous material and terrorist incidents, disaster medical operations, and search and rescue. It takes between six and eight hours to complete the course, and those who are successful will receive a certification of completion from the Independent Study Office. For more information visit <http://training.fema.gov/emiweb/IS/is317.asp> ■

While escorting the HMCS HAIDA in late August this past year, the Hamilton Beach Rescue, District 2, unit 161, was called to action when a distress call came over the radio. A boat was on fire in the Hamilton Harbour. The Canadian Coast Guard Auxiliary and Hamilton Police Marine Unit also responded to the call. No one was injured but damage to the vessel was extensive. Photo by Peter Bax



Upcoming Events

International Boating and Water Safety Summit

April 18-21, 2004, Panama City, Florida

www.safeboatingcouncil.org/summit/summitmain.htm

Transport Canada's 16th Annual Canadian Aviation Safety Seminar

April 19-21, 2004, Toronto, Ontario

www.tc.gc.ca/CivilAviation/SystemSafety/CASS/2004/menu.htm

Alberta's SAR Day

May 1, 2004

www.saralberta.org

Emergency Preparedness Week

May 2-8, 2004, across Canada

www.emergencypreparednessweek.ca/about_e.shtml

Washington State SAR Conference

May 21-23, 2004, Cascade Peaks Resort and Campground in Randle, Washington

www.co.lewis.wa.us/Sheriff/sarconference.htm

National Safe Boating Week

May 22-28, 2004

www.safeboatingcampaign.com/

Canadian Hydrographic Conference

May 24-27, 2004, Ottawa, Ontario

www.chc2004.com/index_x.php?lang=en

National Association for Search and Rescue (NASAR) SAR 04 Conference

June 2-5, 2004, Lansdowne, Virginia

www.nasar.org/?s=news&id=66&c=2

Mountain Rescue Association 2004 conference

June 18-20, 2004, Anchorage, Alaska

www.amrg.org/MRA_04/default.htm

14th World Conference on Disaster Management

June 20-23, 2004, Toronto, Ontario

www.wcdm.org/wcdm_home.html

International Conference on Storms:

"Storms Science to Disaster Mitigation"

July 5-9, 2004, Brisbane, Australia

www.stormsconf.org.au/

United States Coast Guard Auxiliary's 2004 National Conference (NACON)

September 2-4, 2004, Costa Mesa, California

E-mail: kbauxin@aug.com

International Snow Science Workshop 2004

September 19-24, 2004, Jackson Hole, Wyoming

www.issworkshop.org/

National SAREX 2004

September 20-25, 2004, Comox, B.C.

Canadian Safe Boating Council Annual Symposium

September 23-26 2004, Whistler, B.C.

www.csbc.ca/html/AnnualConference.html

SARSCENE 2004

October 13-16, 2004, Calgary, Alberta

www.nss.gc.ca or call 1-800-727-9414

International Search and Rescue Competition

November 4-7, 2004, Portsmouth, Virginia

<http://teamcoastguard.org/2003/ISAR/A031001i/isar2004.htm>

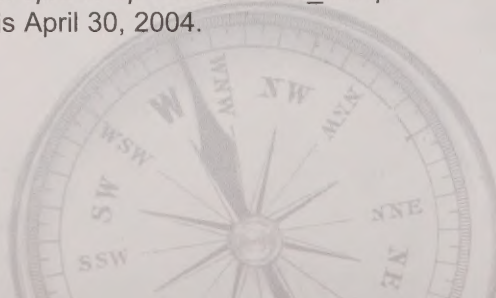
Be a presenter at SARSCENE 2004

Share your expertise in search and rescue at SARSCENE 2004. For more

information and to see a list of topics, visit

www.nss.gc.ca/site/ss/workshop/2004/presentationsn_e.asp.

The deadline for proposals is April 30, 2004.



Improving search and rescue in Canada's national parks

The search for a reindeer herder in late December 2003 in Inuvik, Northwest Territories, mirrored a recent simulated search and showed the importance of a coordinated approach to search and rescue.

After initiating the search, the RCMP contacted Ron Larsen, Operations Manager for Parks Canada's Western Arctic Field Unit, to manage the search on their behalf.

For four days Mr. Larsen used a variety of regional resources, including the rangers, park wardens, family members, local hunters and trappers committees, a representative from Fisheries and Oceans Canada,



Participants at a similar Parks Canada table top held in Smiths Falls, Ontario, discussed the implications of a dam bursting in the Tay River.

and the RCMP.

Mr. Larsen and his group eventually found the missing herder's snowmobile, but with blizzard-like conditions, were forced to suspend the search to ensure the safety of those searching.

Well-managed search

A debriefing session was held after the incident to discuss what had happened during the search. Mr. Larsen explained that "despite the fact that we have not been able to recover the missing person, everyone involved in the search feels that we did everything that could be done given the circumstances."

The participants felt this search was well-managed and cooperative, and

Mr. Larsen attributes this to a Parks Canada table top exercise held in Inuvik last September.

The Inuvik table top exercise was part of a Parks Canada series bringing together different groups and agencies who work together in an emergency, including search and rescue.

Local representatives brought together

This scenario began in Ivvavik National Park where a group of kayakers was 48 hours overdue from a 500 km trip.

The participants worked through the search scenario and discussed how they would each handle their role.

Mr. Larsen said the exercise was valuable because it brought together local representatives of various groups and agencies to learn about each other.

"Bringing this group together for a face-to-face meeting allowed us to discuss each other's resources, call-out procedures, expectations and concerns," he added.

These table tops are an important opportunity for groups to learn about each other and discuss possible



Inuvik, located just above the Arctic Circle, has 56 days of 24-hour daylight in the summer, and 30 days of zero daylight in the winter.

scenarios. But how many groups have the opportunity to put what they've learned into practice so soon after the exercise?

Integrated approach

Regarding the well-run search for the missing herder, Mr. Larsen credits the table top meeting for its success.

"With respect to the recent search, the table top allowed us to use a more integrated approach in conducting the search because we were more familiar with each other and our respective capabilities," he explained.

Open lines of communication

Throughout the table top exercises, it was apparent that one meeting is not enough. The groups involved need regular meetings to keep open the lines of communication and to continue the training because no two search and rescue incidents are alike.

Mr. Larsen also emphasized the importance of having a scenario that fits the particular environment.

"We had to revise the initial scenario quite a bit to make it more applicable to our Northern environment," he explained.

"I think it's safe to say that searches, and training exercises for that matter, have a different character in the north than in the south. The number and type of resources available for searching can be very different than in the south. As well, search areas can also be vast given the methods of travel and the sparse population."

Working together

Mr. Larsen thanked Claude Auger, Parks Canada organizer of the table top series, for his efforts in making the exercise happen.

Mr. Larsen also credited the RCMP and their willingness to work together, saying their professionalism made managing the search a much easier task.

"The table top exercise brought us together to begin developing a closer working relationship but it was the commitment of the individual participants to work together that moved us from the theoretical into a real life application," explained Mr. Larsen.

He also extends credit to Staff Sergeant Sid Gray of the Inuvik detachment and Jack Kruger, the RCMP Search and Rescue Coordinator, who worked behind the scenes to ensure that resources were available for the search.

Regarding the search for the missing reindeer herder, Mr. Larsen said, "there is no doubt in my mind that the pooling of resources in this case came about as a by-product of the table top exercise."

For more information about Parks Canada's table top exercise series, contact Claude Auger at (819) 997-0201, or at clauda.auger@pc.gc.ca ■

FUNDING YOUR SEARCH AND RESCUE INITIATIVE

Do you or your organization have great ideas to improve search and rescue (SAR) across Canada? Are you interested in preventing or responding to search and rescue incidents? Do you need resources to further your search and rescue capabilities or finance your projects?

The New Search and Rescue Initiatives Fund (NIF) is dedicated to improving search and rescue in Canada. Managed by the National Search and Rescue Secretariat, all levels of government (federal and provincial/territorial), private sector, industry, academia and the volunteer community can participate.

To submit a project you will need to be sponsored by either a federal search and rescue department/agency or by a provincial/territorial authority. The Fund supports projects that address at least one or more of the six established categories. Submitted proposals are reviewed, put in priority order and approved based on available funds.

New proposals must be submitted to sponsors by July 1, 2004 for funding starting in April 2005. For complete details about the Fund, sponsors, criteria and the application process, consult the New Search and Rescue Initiatives Fund Program Guide at www.nss.gc.ca/site/newSARInitiatives/NIFGuide_e.asp or call 1-800-727-9414. ■

Photo courtesy of Parks Canada



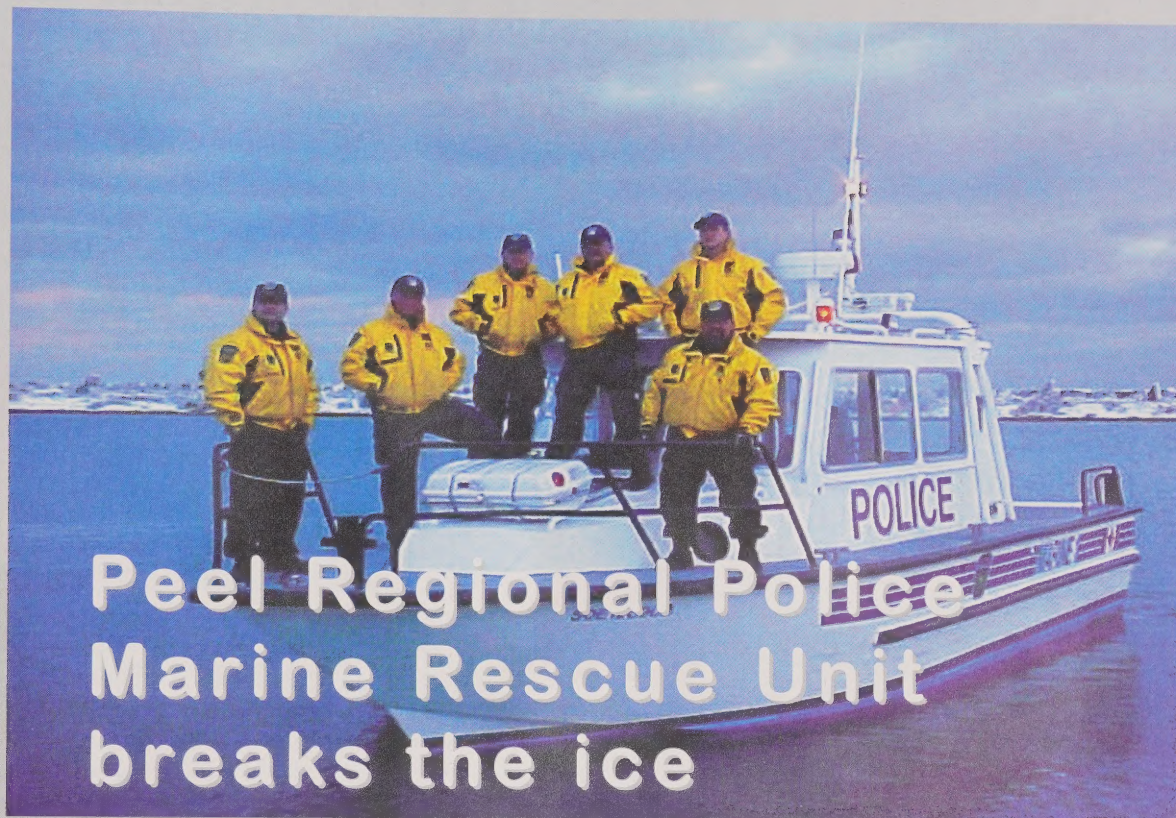
6
SARSCENE

SEARCH
RESCUE
RECHERCHE
SAUVETAGE

NEW SAR INITIATIVES FUND

NIF has a new web site:
www.nss.gc.ca

Click on New SAR Initiatives on the top menu bar



Peel Regional Police Marine Rescue Unit breaks the ice

The Peel Regional Police Marine and Underwater Search and Recovery unit works around the clock and is now equipped to handle everything from ice rescue to towing.

Located in the City of Mississauga at the Lakefront Promenade marina. The marina sits adjacent to the coal fired Lakeview Generating station. The station releases warm water into the marina basin as part of the electricity production process, and as a result the basin never freezes. In short, the Marine and Underwater SAR unit possesses the ability to quickly respond to winter and summer marine emergencies in Western Lake Ontario seven days a week, 365 days a year. In 2003, the unit responded to 125 SAR calls ranging from mechanical problems to real SAR events.

The unit was formed in 1974 and operated a 14 foot aluminium boat. Patrols were restricted to the confines of the Credit River. Back then, limited training and equipment prohibited officers from safely responding to calls on Lake Ontario.

The unit has grown throughout the years, acquiring improved vessels and more advanced equipment and training. There are currently four crews staffed by eight marine officers, one sergeant and supplemented by six

auxiliary officers. Marine 1 is a 33 foot, twin diesel powered, twin propeller, aluminum-hulled motor vessel. Marine 2 is a 26 foot rigid hull inflatable vessel powered by twin 150 horsepower outboard motors. Both of these vessels are equipped with the latest navigational, communication and search and rescue gear available.

Training is intense, says Sergeant Mark Stafford, head of the unit. There are 80 different training categories, including Basic Trauma Life Support, Ice Rescue, Fast Rescue Craft, Coxswain and many other search and rescue related courses. Many are in-house and are reviewed on a regular basis. During the winter months when operational requirements slow a bit, more emphasis is placed on training.

The unit is responsible for approximately 146 sq. km. of Lake Ontario. With so much area to cover the Peel Regional Police Marine Unit knows the importance of inter-agency co-operation. Sergeant Stafford, who became head of the unit in August, 2003 said it's important to be ready for any disaster. The Peel Regional Police Marine unit works closely with other marine units on the Western end of Lake Ontario including Toronto, York, Durham, Hamilton, Halton and Niagara along with the United States Coast Guard as well as Canadian Forces and the Canadian Coast Guard in Trenton.

The warm weather and another boating season are fast approaching and the Peel Regional Police Marine unit is prepared so that the public can continue to enjoy boating, fishing and other water activities safely. ■

Common questions about registering beacons

It seems like a perfect day for flying in isolated northern Ontario, the weather is cooperating and so far everything has been going as per the flight plan. But suddenly something goes wrong. You've lost engine power and nothing you do will fix the problem. The closest landing strip is too far away, so you try to land in the next open area. All this happens in a matter of seconds as you battle for control of the plane.

The plane crashes and the impact has knocked you unconscious. Although you've filed a flight plan, you won't be considered overdue for another few hours. Your saving grace? The emergency locator transmitter (ELT) in your airplane began to transmit its emergency signal upon impact. The beacon signal will be picked up by orbiting satellites part of the COSPAS-SARSAT system that will relay your coordinates to rescue authorities.

Since its inception in 1982, the COSPAS-SARSAT satellite system formed by Canada, France, the United States and the former USSR, has helped save over 15,000 lives world wide.



Question: I have just purchased a beacon from a manufacturer. Doesn't that mean it is already registered?

Answer: No. Think of a beacon as a car. When you purchase a car, you still must register it in the new owner's name. A beacon follows the same principle.

Question: I have just purchased a beacon from a previous owner that had registered it with the NSS. Why do I have to re-register it?

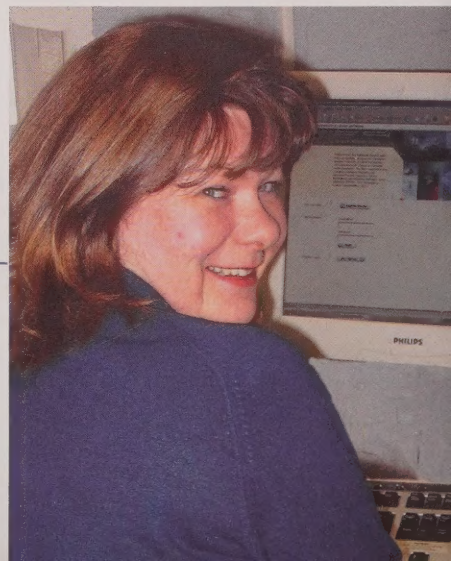
Answer: When a used car is sold, the new owner must re-register it under his or her own name therefore, it is still a new registration. We will, however, require the following information: a signed letter from

the previous owner giving us permission to delete the beacon information from the file. Also, the pertinent information, such as emergency contact, will change from one owner to the next.

Question: I have just purchased my first beacon. Why won't your database allow me to register it?

Answer: In our database you see one or two red asterisks beside each mandatory field in each tab (owner, beacon, vessel, and emergency contact information). The system will not allow you to go any further if you have not filled in these fields. You do not have to fill out the company name field

under the owner information and emergency contact tabs. Once you have entered all tabs and fields, you must click on *Finish* to receive your



Chantal Pétrin is the National Search and Rescue Secretariat's Beacon Registrar

by Chantal Pétrin

The National Search and Rescue Secretariat (NSS) manages the national beacon registry and receives many inquiries about beacon registration. Here are some answers to common questions.

Question: How do I know if my beacon is Canadian coded?

Answer: All beacons have a 15 digit hexadecimal code; Canadian beacons will start with the following 3 digits: A78, A79, 278 or 279.

Question: I have a U.S. coded beacon but I am a Canadian-flagged vessel and would like to register it with Canada. What do I do?

Answer: Canada does not register beacons that are not Canadian coded. We recommend you have it recoded.

User ID and Password. If you are still experiencing difficulties, we suggest the following options: call us at 1-800-727-9414 for assistance, or submit a registration form to the NSS by fax at (613) 996-3746.

After we create your file, you will receive a registration confirmation form that must be reviewed, signed and sent back as our confirmation.

If you need to make changes to the registration information, go online and use the ID and Password provided to make the necessary changes. The system will automatically generate an e-mail to us with all the modifications or information you have added.

Question: I am a Canadian citizen and I will be visiting the United States. Do I have to register my beacon with the American Beacon Registry?

Answer: No. If you have registered your beacon with the NSS Beacon Registry, you have already taken measures to ensure your safety no matter where you go throughout the world. Should your beacon be activated during an emergency while in the U.S., or anywhere else in the world, your beacon signal will be picked up via satellite by rescue units. It will also inform them with which country it is registered, who is in distress and who to contact. This applies to all 406 MHz beacons — emergency position indicating radio beacons (EPIRBs), personal locator beacons (PLBs) and emergency locator transmitters (ELTs).

Please note: Most people forget to provide emergency contacts when registering their beacon, so there is no one to call during an emergency. Please remember to provide this information, because it could mean the difference between life and death.

For more information, call 1-800-727-9414, or log onto

<http://beacons.nss.gc.ca/Logon.asp?lang=e> ■

SAR SCENE

2004

Don't miss the boat!

13th annual
SAR SCENE workshop
Calgary, Alberta
October 13-16

Don't miss the Games, demonstrations, training sessions, tradeshow, the SAR Awards banquet and various presentations, including:

- international speakers
- inter-agency cooperation
- prevention best practices
- new SAR initiatives fund
- volunteers
- ground / air / marine
- SAR dogs
- and much more !

Plan to attend — register now

www.nss.gc.ca • 1-800-727-9414 • sarscene@nss.gc.ca

Co-hosted by the National Search and Rescue Secretariat and the Search and Rescue Association of Alberta.

Search and rescue breaking ground and

The following five projects are supported by the New Search and Rescue Initiatives Fund.

Trunk Mobile Radios for primary maritime search and rescue resources in Nova Scotia

by Peter Stow

Beginning in 2000, the Nova Scotia government instituted its 800 MHz trunked mobile radio (TMR) system. This system replaced the old VHF radio network and is now the communication medium for the RCMP, Emergency Measures Organization, Department of Natural Resources, Emergency Health Services (ambulance) and most local police and fire agencies in Nova Scotia.

In June 2003, TMR units were placed aboard all shore-based primary maritime search and rescue (SAR) resources in Nova Scotia thanks to funding provided by the National SAR Secretariat's New SAR Initiatives Fund. These radios provide direct, on-scene communications between Canadian Coast Guard lifeboats and inshore rescue boats and other agencies participating in a SAR incident. The radios have proved to be a great success and have been used in several multi-agency search



The Trunked Mobile Radio system (TMR) has improved communications and interoperability between agencies.

and rescue operations.

On Christmas Eve 2003, the Halifax Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC) was asked to assist the RCMP in a missing person case just outside of Halifax, Nova Scotia. The 52-foot Coast Guard Vessel SAMBRO was tasked to proceed to the coastal area and work with the RCMP. The TMR system enabled the SAMBRO and RCMP ashore to have continuous direct communication which greatly enhanced the coordinated effort of the two different agencies.

Prior to the installation of TMR technology, communications would have been via cellular telephone or through third parties on separate radio networks, both of which have operational limitation during a SAR incident.

Interoperability is a key issue for all

search and rescue agencies.

Thanks to the Nova Scotia Trunk Mobile Radio system and the National Search and Rescue Secretariat, SAR communications between Canadian Coast Guard lifeboats and Inshore Rescue Boats, and other agencies is now much more efficient.

Project Number: CCG 1/02 ■

Weatheradio soon to be broadcasting in the Inuktitut language

Weatheradio, a Meteorological Service of Canada (MSC) project funded by the New SAR Initiatives Fund, has entered a new phase: broadcasting in Inuktitut.

When the first Weatheradios were installed in Cape Dorset, Rankin Inlet and Arviat regions in June 2002, it was known the next challenge would be to find common weather terminology that could be understood by many of the Inuktitut dialects.

Programming tests were conducted in November 2003 to make sure the broadcasts in Inuktitut will run smoothly and Environment Canada officials are hoping more in-depth testing can be done soon.

Weatheradio is a broadcast service located on the VHF-FM radio band and operates 24 hours a day, seven days a week.

The automated system

diving in to new projects, causing waves

broadcasts the latest weather observations, public and marine forecasts, and warnings for specific areas of the country.

By broadcasting in Inuktitut, the MSC hopes weather-related injuries and deaths will be reduced because a greater percentage of the Northern population will now have access to up-to-date weather forecasts.

Project Number: EC 1/00 ■

New training improves inter-agency co-operation

Newfoundland and Labrador is improving interoperability within the province by a new training initiative project sponsored by the RCMP and funded by the New SAR Initiatives Fund.

Called the Joint Police/Volunteer Training Initiative, the project was developed to bring people together from various search and rescue agencies across the province for a two-week intensive training course.

Intended for RCMP officers, Royal Newfoundland Constabulary officers, volunteer search and rescue groups, Canadian Coast Guard officers, Parks Canada wardens, provincial wildlife authorities and aboriginal group leaders, the course encompasses search management, search manager technology and the incident command system.

Not only will this build a common training platform for all groups, but it will build stronger relationships among different SAR groups across the province.

Project number: RCMP 1/03 ■

SAR COP project trains volunteers for new role in search and rescue

The RCMP in Alberta has found a novel way to handle the increase in the number of search and rescue incidents, coupled with a decrease in resources: train qualified volunteers to act as a volunteer search and rescue air crew.

The RCMP has a provincial mandate for search and

rescue involving missing persons, and this project will deal with decreased resources and increase in SAR incidents by integrating civilian volunteers into an RCMP mandate.

Course participants will take part in a combination of classroom theory, aircrew role-playing, demonstrations, hands-on practice sessions, and day

and night time flight orientation.

A new Forward Looking Infrared component was added to this project to allow for the expansion of capabilities across Canada utilizing police resources.

With funding from the New SAR Initiatives Fund, this project will promote effective partnerships and inter-agency cooperation.

The RCMP helicopter tasked with SAR responsibilities for Alberta, Saskatchewan and Manitoba is

Photos courtesy of RCMP Constable Rick Tyefisher



Through a combination of classroom theory and hands-on practice, participants will be trained as qualified as a volunteer SAR air crew.

located in Edmonton, meaning the distance travelled to an incident is often great, and response time is slower. With trained and accredited spotters across the provinces, response times and resources will be improved.

Project number: RCMP 1/01 ■

DogSpeak database established for SAR dog teams across Ontario

A new database of search and rescue dog and handler teams, sponsored by Emergency Measures Ontario (EMO), has been created to manage these resources more efficiently.

The DogSpeak database, funded by the New SAR Initiatives Fund, will establish the known availability of SAR dog teams, including skills, qualifications, mobility and location.

Prior to this project, there was no central registry of qualifications and call-out information for dogs and handlers.

According to Staff Sergeant Larry Bigley of the O.P.P. Canine Unit, the database "will provide accurate profiles on search and rescue specialties and certifications of individual canine teams across the province, by both location and skill."

Once established in Ontario, this project will have application across Canada.

Ultimately, this project could help establish consistent national criteria for SAR dog standards, testing, communications strategies, protocols and record keeping.

Project number: ON 3/03 ■



Photo by Sue Hall

Photos courtesy of the Search and Rescue Dog Association of Alberta

For more information about these projects, go to www.nss.gc.ca/site/newSARInitiatives/NIFreports_e.asp to search final reports by fiscal year and project number.

Don't let it fly by!
SARSCENE 2004
Register today!
 Early registration ends August 31st
 October 13-16 • Calgary, Alberta
www.nss.gc.ca • 1-800-727-9414 • sarscene@nss.gc.ca
 Co-hosted by the National Search and Rescue Secretariat and the Search and Rescue Association of Alberta



COUNT YOURSELF IN

www.opp.ca/programsandservices

DogSpeak

Database of SAR dogs

NEW SYSTEM MODERNIZES MISSION CO-ORDINATION

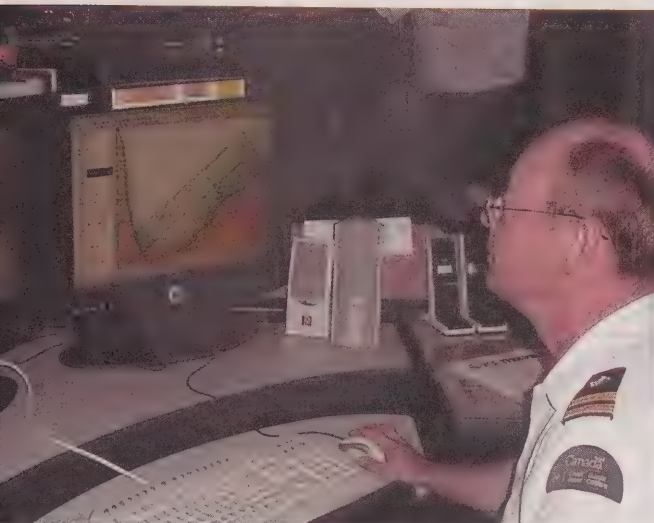


Photo by Captain Ray Stockermans

Coast Guard Officer Scott Miller uses SMMS at JRCC Trenton, during a SAR case.

The search and rescue mission management system (SMMS), developed by the Canadian Forces and Canadian Coast Guard, is enhancing the way search and rescue (SAR) co-ordination centres control Canada's SAR services.

Captain Rob Mulholland won the 2003 Agatha Bystram award for his work in this system's development. The annual award recognizes leadership in information management, and is named for Agatha Bystram, a pioneer in the management of federal government information.

As project manager for the past 12 months, Capt. Mulholland and his team, along with the SAR Network Operations Control Centre staff in Trenton, have ensured that all Joint Rescue Co-ordination Centres (JRCCs) and primary SAR resources have the same information necessary to carry out an efficient mission.

The SMMS records, stores and allows quick retrieval of information that enables the appropriate resources to be tasked during an incident. As well, it enables a more efficient method of passing information to rescue crews.

Major Pat McSorley, former Officer in Charge at Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC) Victoria, says this system makes the controller's job easier because all the tools he needs are in one place.

Tools such as electronic case logs, mapping software, SAR unit data, contacts, information on the missing craft, sighting reports are features the coordinator has access to through SMMS. In the past, a variety of paper logs and folders, rolodexes, marine and aeronautical chart cabinets and such were needed.

"These old methods are kept in reserve in case of an emergency, but the reliability of the SMMS and the back-up systems in place make their requirement unlikely," Maj. McSorley noted.

Not only does it improve information management and allow more efficient communications, but the system will be instrumental in evaluating future SAR techniques and procedures.

Fitting the pieces together

"When you're looking for a lost or downed aircraft, it's very much like putting the pieces of a puzzle together," said Capt. Mulholland. "So by ensuring that everyone is on the same page and has all the information, we're making sure that everyone has all the pieces they need."

Roch Carrier, National Librarian and Chair of the Council of Federal Libraries who presented the award, said "Captain Mulholland should be congratulated for his dedication and commitment to integrating and managing this critical system which will help Canada's search and rescue services save thousands of lives."

The system runs 24 hours a day, seven days a week and is the principal operational tool that controllers use to manage federal SAR operations in Canada.

"The system has proven itself and has made the complex, busy job of co-ordinating SAR cases — inherently a dynamic and often hectic business — more efficient," said Maj. McSorley. ■

AUXILIO SEMPER — The Canadian Coast Guard 1962-2002

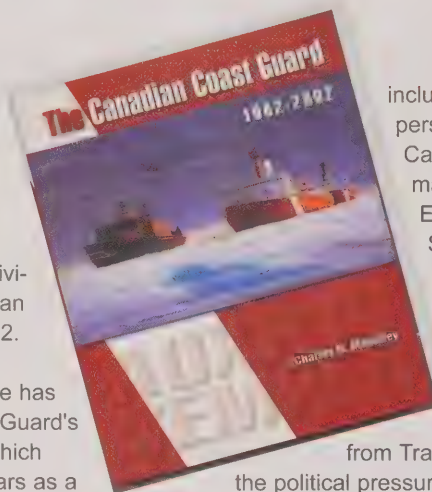
by Derek Smith

It is always difficult in a factual account to strike the correct balance between interesting narrative and repetitive facts. Charles Maginley has done an excellent, seamanlike job of work in *Auxilio Semper*, his account of the activities, structure and ships of the Canadian Coast Guard since its inception in 1962.

Aimed at those with some basic knowledge or interest in the service, he has tried to cover all aspects of the Coast Guard's work, and the many reorganizations which have affected it during its first forty years as a single entity. Two brief chapters cover the growth of maritime trade and fishing in Canadian waters and of the development of government owned, civil marine services required to administer them and keep them safe.

The 1962 decision that all the Department of Transport's vessels would henceforth be administered by one body and would be known as the Canadian Coast Guard, provided the foundations of the large, multi-function organization we have today. Subsequent chapters give a very readable insight into some of the decisions and debates which followed as the service grew and encompassed more, and more varied tasks.

One of the most pleasing aspects of the book is the



inclusion of short biographies of notable personalities such as the redoubtable Captain Joseph E. Bernier, an Arctic mariner with few equals, or Captain Eric Brand and Admiral Anthony Storrs who did so much to get the Coast Guard off to a sound start in the '60s.

Training and the multitude of shore-based branches which have coalesced with the fleet to form the present day service, its move

from Transport to Fisheries and Oceans, and

the political pressures which have affected it are covered succinctly. There are, of course, narratives covering the birth of the Canadian Coast Guard Auxiliary and some of the notable incidents in which it, and its regular 'parent' have been involved, some successful, some sadly not, but all testing to crews and ships.

I enjoyed reading *Auxilio Semper*, and as a newcomer to SAR in Canada, it gave me a better understanding of how the Coast Guard, its Auxiliary partner and its shore infrastructure got to be the way it is. The timing of the book is particularly appropriate as a new reorganization as a Special Operating Agency is afoot and possible involvement in marine security looms on the horizon. I would recommend the book to all those interested in Canada's maritime rescue and safety services. ■

14

SARSCENE

DEREK SMITH IS AN officer of the United Kingdom Coastguard (HM Coastguard) who is on a two year exchange with the National Search and Rescue Secretariat. Prior to coming to Ottawa, Officer Smith was the Regional Inspector of Coastguards for the South East of England with responsibility for three marine rescue co-ordination centres, the Dover Strait Traffic Separation scheme VTS, 30 coastal rescue teams and a mix of Marine and air SAR units. ■



Make tracks! to SARSCENE 2004

Join in the
SAR Games,
Wednesday,
October 13
in Calgary.

Team-up
today!

www.nss.gc.ca • 1-800-727-9414 • sarscene@nss.gc.ca

Co-hosted by the National Search and Rescue Secretariat and the Search and Rescue Association of Alberta.

Remembering a hero — Tribute to Al Banky

by Marie Woodruff

In the early 1990s, SARSCENE magazine ran a few articles by Master Corporal (later Sergeant) Al Banky, a SAR Tech with 442 Squadron in Comox.

Four of these were: "When the Bubble Bursts: Critical Incident Stress Management - An Insider's View;" "Blood, Sweat and Imitation Tears;" "An Unchanged Mission — 50 Years of Lifesaving;" and, my favourite, "672 Peg-legged Pirates." The last two appeared in a special issue in 1997, commemorating the 50th anniversary of Canadian Forces SAR. Al's work also appeared in other publications, including *Sentinel*, *Airforce* and CFB Comox's base newspaper, *Totem Times*. I enjoyed his articles and he was a good, informative writer.

I met Sgt. Banky in 1998 when I was a Civil Air Search and Rescue Association (CASARA) administration officer and he was posted to the Rescue Co-ordination Centre in Victoria. He retired that year to join the Victoria Police Department, and later became a staff officer at the Sidney Air Cadet squadron. In June 2003, then a Lieutenant, he was awarded the Queen's Golden Jubilee Medal.

Al died on October 11, 2003 of a heart attack at the age of 39. Nearly 1,000 people attended the funeral despite pouring rain.

I attended the funeral and reception where friends, family and colleagues stood before the gathering to tell some of their favourite stories about him.

Quite a few of Al's fellow rescuers were also there and I was impressed to see a Meritorious Service Cross, a Chief of Defence Staff Commendation, a Commander-in-Chief Unit Commendation, a Meritorious Service Medal, and at least three Medals of Bravery on various uniforms.

These are tangible symbols of appreciation from the nation for their heroic acts, but much of their work still goes unrecognized.

One of Al's closest friends is Sgt. Dale Robillard, an instructor at the Canadian Forces School of Search and



Rescue. I showed him a poem I wrote after the loss of Labrador 305, and he urged me to read it out loud to the gathering. I did and it was well received. Talking to Dale later, I said I felt "a bit awkward around all of you 'professional rescuers.' I'm just a volunteer." He disagreed and assured me that volunteers are just as valuable as the "paid professionals." All of us, working as a team, are crucial to the success of search and rescue...that others may live.

Working as a team

CASARA members receive the same spotter training as the Canadian Forces. Mentally, it's a very demanding task, requiring total concentration; shifts are 20 minutes long. You're flying over a search area, scouring land, sea or coastline for that one sign or signal you need to see. The casualty still has to be rescued and almost certainly needs medical attention.

But half the mission is now complete, and the SAR Techs and other aircrew are much more alert and prepared than if they'd had to do all the searching themselves.

For the last few years, CASARA has been an official part of the Canadian Forces annual SAREX and competition, and I believe this is a reflection of our worth. I'm proud to be part of it, and the words of this SAR Tech made me feel like I really do belong. ■

Marie Woodruff is with Aircrew/Search HQ/Administration of the B.C. Provincial Emergency Program (Air), CASARA Vancouver Island Zone, Victoria, B.C.

Understanding the dangers of AIRCRAFT ICING

Freezing rain makes for slick roads and terrible driving conditions, but what happens when you combine freezing precipitation and flying?

It leads to serious problems that Environment Canada's Meteorological Service of Canada (MSC) spent four months researching.

From November 2003 until February 2004, the MSC was one of the agencies leading a major North American study to better understand aircraft icing and hazardous winter weather.

Aircraft icing forms when airplanes encounter freezing precipitation or cloud droplets with temperatures colder than 0°C. Ice can attach to the wings, tail and windshield, making flying dangerous.

Icing has led to an average of 30 deaths and 14 injuries in the United States each year. Statistics for Canada show an average of 50 fatalities each year.

Aircraft encounter potentially dangerous icing conditions when the temperature is below 0°C and there is freezing precipitation or cloud droplets present

Ice accumulation

Dr. George Isaac, Senior Cloud Physics Research Scientist with the MSC, gave a presentation on aircraft icing at the SARSCENE 2003 workshop. He talked about the importance of this study and said the majority of accidents occur in private and not commercial aviation.

Aircraft icing is a major problem, but accidents are not necessarily caused by ice accumulation. Even a small amount of ice, he said, can decrease fuel efficiency and affect the pilot's ability to manoeuvre an aircraft, and pilots must be aware of their aircraft's certification for flying in icing conditions.

Further, Dr. Isaac stressed the need to improve current icing forecasts. Because of the difficulty of producing such forecasts, they have been traditionally conservative, forecasting a potential hazard over a larger than necessary

region. Significant improvements have been made in the numerical weather forecast models to help solve this problem.

Ultimately, this study will improve air travel safety through better forecasts and detection of winter weather hazards.

Other Canadian partners in the study include Transport Canada, Department of National Defence, Communications Research Centre, McGill University and Trent University. Major American part-

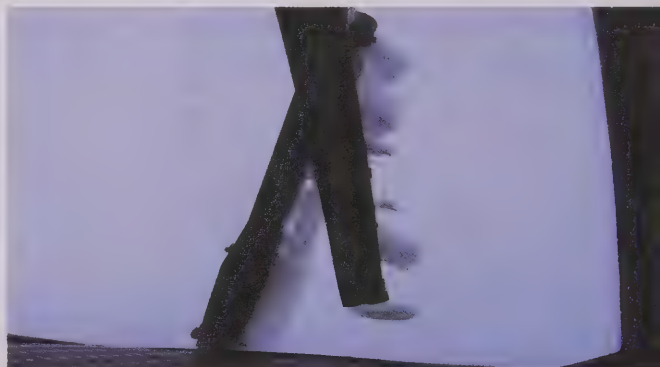
ners include the National Oceanographic and Atmospheric Association, National Science Foundation and the Federal Aviation Administration. ■

Five research planes

The \$3 million study, with partial funding from the New SAR Initiatives Fund, was conducted near Montreal's Mirabel airport because of the high occurrence of freezing precipitation — approximately 50-75 hours each year — and because this area around the Great Lakes is a high air traffic region. Within North America, only Newfoundland and Labrador has more hours of precipitation, with 150 hours a year.

The study had five research planes set to take off from Ottawa, Ontario; Cleveland, Ohio; and Bangor, Maine during storm conditions to collect storm data from different heights in the atmosphere on flights to Montreal.

The study made use of data collected in-flight as well as on the ground. This information will help researchers better understand weather formations, including places where freezing precipitation is more common, and the reasons for this.



Even a small amount of ice can decrease fuel efficiency and affect a pilot's ability to fly an aircraft.

Comprendre les dangers du GIVRAGE D'ÂÉRONEF

endroits où les précipitations verglaçantes sont plus fréquentes et pourqu'il en est ainsi.

Accumulation de glace

George Isaac, Ph.D., chercheur principal de la physique des nuages au SMC, a prononcé une conférence sur le givrage des aéronefs au congrès SARSCÈNE 2003. Il a souligné l'importance de cette étude et fait remarquer que la plupart des accidents se produisent dans l'aviation privée et non dans l'aviation commerciale.

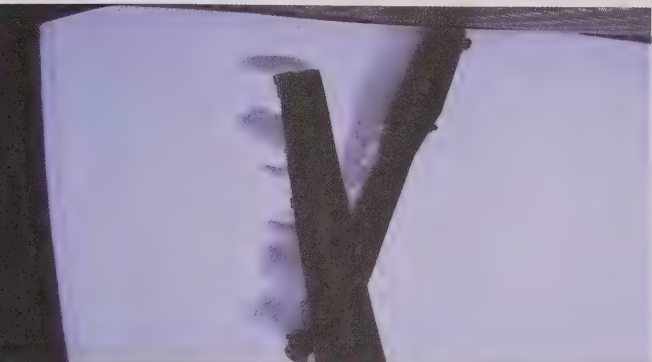
Le givrage des aéronefs est un problème de grande importance mais les accidents ne sont pas nécessairement causés par l'accumulation de glace. Même une petite quantité de glace, selon lui, peut réduire le rendement de l'aéronef et réduire les capacités de manœuvre du pilote. De plus, les pilotes doivent s'assurer que leur aéronef est certifié pour le vol en conditions de

givrage. M. Isaac a également insisté sur la nécessité d'améliorer les méthodes actuelles de prévision du givrage. Comme il est difficile de faire de telles prévisions, la tendance est à la prudence et les zones prévues de dangers possibles sont souvent plus vastes qu'il est nécessaire. Les modèles numériques de prévisions météorologiques ont toutefois connu des améliorations

significatives qui aideront à résoudre ce problème.

Idéalement, cette étude permettra d'améliorer la sécurité des voyages aériens grâce à de meilleures prévisions et à une meilleure détection des risques reliés aux conditions météorologiques hivernales.

Les autres partenaires canadiens de cette étude sont le Centre de recherche sur les communications, l'Université de la Défense nationale, Transports Canada, le ministère de la Défense nationale, McGill et l'Université Trent. Les grands partenaires américains sont la National Oceanographic and Atmospheric Association, la National Science Foundation et la Federal Aviation Administration. ■



Même une petite quantité de glace peut réduire le rendement de l'aéronef et réduire les capacités de manœuvre du pilote.

La pluie verglaçante rend les conditions routières très mauvaises, mais qu'arrive-t-il lorsque l'on est face à des précipitations verglaçantes pendant une activité aérienne ?

Cette combinaison crée de sérieux problèmes que le Service météorologique du Canada (SMC)

d'Environnement Canada a étudiés pendant quatre mois. De novembre 2003 à février 2004, le SMC était l'un des

organismes à la tête d'une grande étude nord-américaine visant à mieux comprendre le givrage des aéronefs et les risques des conditions hivernales.

Le givrage des aéronefs a lieu lorsque ces derniers rencontrent des précipitations verglaçantes ou des gouttelettes nuageuses d'une température inférieure à 0 °C. La glace peut s'accumuler sur les ailes, la queue et le pare-brise, créant ainsi des conditions de vol dangereuses.

Le givrage est responsable d'en moyenne 30 décès et 14 blessures aux États-Unis chaque année. Les statistiques canadiennes rapportent une moyenne de 50 victimes par année.

Cinq avions de recherche

L'étude de trois millions de dollars, financée en partie par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, s'est déroulée près de l'aéroport Mirabel à Montréal puisque les précipitations verglaçantes y sont très fréquentes — de 50 à 75 heures par année — et parce que cette région a une proximité des Grands Lacs voit un important volume de circulation aérienne. En Amérique du Nord, seule la province de Terre-Neuve-et-Labrador a plus de précipitations verglaçantes, soit 150 heures par année.

Aux fins de l'étude, on a fait décoller cinq avions de recherche à partir d'Ottawa (Ontario), Cleveland (Ohio) et Bangor (Maine) dans les conditions de tempête afin qu'ils recueillent des données sur ces conditions à partir d'altitudes différentes lors de leur vol vers Montréal. L'étude s'est servie des données recueillies en vol et au sol. Ces renseignements aideront les chercheurs à mieux comprendre les formations météorologiques, y compris les

En souvenir d'un héros — Hommage à Al Banky

par Marie Woodruff

Au début des années 90, la revue SARSCÈNE a

sergent) Al Banky, technicien en R-S au sein du

442^e Escadron à Comox. Quatre de ces articles étaient :

« Quand la bulle éclate : la gestion du stress lors d'un

incident critique - point de vue d'un initié », « Du sang,

de la sueur et des larmes artificielles », « Une mission

inchangée — 50 ans de sauvetage » et, mon article

préféré, « 672 pirates à la jambe de bois ». Les deux

derniers articles ont été publiés en 1997 dans un

numéro spécial commémorant 50 années de R-S au

sein des Forces canadiennes. Al a également écrit pour

d'autres publications, dont *Sentinel*, *Airforce* et le journal

de la base des Forces canadiennes de Comox, *Toten*

Times.

J'ai toujours apprécié ses articles, qui étaient très

informatifs et bien écrits.

J'ai fait la connaissance du sgt Banky en 1998, lorsque

j'étais agente administrative pour l'Association civile de

recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) et qu'il

était affecté au Centre de coordination de sauvetage de

Victoria. La même année, il a pris sa retraite et s'est

joint au Service de police de Victoria pour devenir par la

suite officier d'état-major de l'escadron Sidney Air Cadet.

En juin 2003, devenu lieutenant, il a reçu la Médaille du

jubilé d'or de la Reine.

Al est décédé d'un infarctus le 11 octobre 2003, à l'âge

de 39 ans. Près de 1 000 personnes étaient présentes

aux funérailles, malgré la pluie torrentielle.

J'ai assisté aux funérailles et à la réception qui a suivi

où ses amis, sa famille et ses collègues ont pris le

temps d'échanger certaines de leurs histoires préférées

à son sujet.

Plusieurs de ses collègues de R-S étaient présents et

j'ai été impressionnée de voir, épinglées sur divers

uniformes, une Croix du service méritoire, une Mention

élogieuse du Chef d'état-major de la Défense, une

Mention élogieuse du commandant en chef à l'intention

des unités, une Médaille du service méritoire et au

moins trois Médailles de la bravoure. Ces médailles sont

des symboles tangibles de l'appréciation de la nation

pour les actions héroïques de ces gens, bien qu'une

grande part de leur travail reste toujours dans l'ombre.

Un des meilleurs amis du sgt Banky était le sgt Dale

Robillard, instructeur à l'École de recherche et de

pour sauver des vies.

Un travail d'équipe

Les membres de l'ACRSA reçoivent la même formation

d'observateur que les membres des Forces

canadiennes. La tâche qui leur incombe est très

exigeante mentalement puisqu'elle requiert un niveau de

concentration extrêmement élevé, pour des périodes

continues de 20 minutes chacune. On survole la zone

de recherches, examinant le sol, la mer ou la côte à la

recherche d'un signe ou d'un signal.

On doit encore secourir le blessé et celui-ci aura cer-

tainement besoin d'attention médicale, mais la mission

est déjà à moitié complétée, et les techniciens de R-S et

autres équipages d'aéronef sont alors plus alertes et

mieux préparés que s'ils avaient dû procéder à toutes

les recherches eux-mêmes.

Au cours des dernières années, l'ACRSA a fait partie

intégrante du SAREX annuel et des compétitions de R-S

des Forces canadiennes, ce qui, je crois, souligne notre

vaieur. Je suis fière d'en faire partie et les mots du

sgt Robillard m'ont vraiment fait sentir que j'appartenais

à une grande équipe. ■

Marie Woodruff est affiliée au secteur équipage/QG des recherches/administration du programme provincial des mesures d'urgence (air) de la Colombie-Britannique, ACRSA zone de l'île de Vancouver, Victoria (C.-B.).

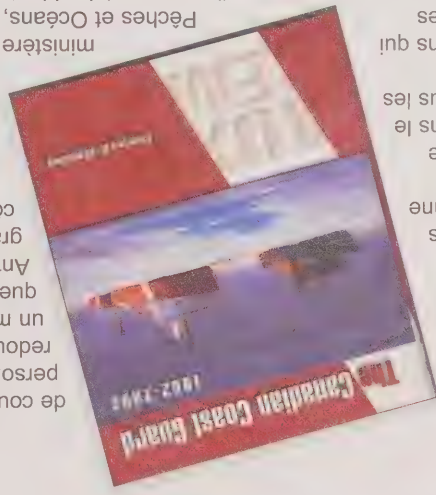


sauvetage des Forces cana-
diennes. Après lui avoir
montré un poème que
j'avais écrit après
l'écrasement du Labrador
305, le sgt Robillard m'a
convaincu de le lire lors du
rassemblement. C'est ce
que j'ai fait et le poème a
été bien reçu. Plus tard, en
parlant à Dale, je lui ai confié que je me sentais un peu
mal à l'aise d'être parmi tant de professionnels de la
R-S. Je n'étais, après tout, qu'une bénévole. Mais il
n'était pas d'accord : il m'a dit que les bénévoles sont
aussi importants que les « professionnels rémunérés ».
Nous avons tous, en travaillant conjointement, un rôle
fondamental dans le succès des missions de R-S —

AUXILIO SEMPER — La Garde côtière canadienne 1962-2002

par Derek Smith

« Il est toujours difficile, en racontant des faits, de trouver le juste équilibre entre une narration intéressante et la répétition d'éléments. C'est ce défi qu'a relevé Charles Maginley dans *Auxilio Semper*, racontant les activités, la structure et les vaisseaux de la Garde côtière canadienne depuis sa création en 1962. S'adressant à un public ayant déjà une connaissance de base ou un intérêt dans le domaine, l'auteur a tenté de montrer tous les aspects du travail de la Garde côtière canadienne, ainsi que les réorganisations qui l'ont touchée lors des quarante premières années de son existence. Deux courts chapitres traitent de l'accroissement du commerce maritime et de la pêche en eaux canadiennes ainsi que de la mise sur pied par le gouvernement des Services civils de la marine afin d'administrer et d'assurer la sécurité de ces activités. C'est en 1962 que l'on crée ce qui deviendra le grand organisme multifonctionnel que l'on connaît aujourd'hui, en décidant que les vaisseaux du ministère des Transports seraient désormais gérés par une entité séparée, la Garde côtière canadienne. Les chapitres qui suivent donnent une perspective intéressante sur certaines décisions et certains débats qui ont suivi, tout au long de la croissance de la Garde côtière et de sa prise en charge de tâches de plus en plus variées. Un des aspects intéressants de ce livre est la présence



de courtes biographies de quelques personnages importants, tels que le redoutable capitaine Joseph E. Bernier, un marin de l'Arctique sans égal, ainsi que le capitaine Eric Brand et l'amiral Anthony Storrs qui ont contribué grandement aux débuts de la Garde côtière dans les années 60. L'auteur parle ensuite brièvement de la formation, des multiples ramifications côtières qui forment maintenant la Garde côtière actuelle, de son déplacement du ministère des Transports au ministère des Pêches et Océans, ainsi que des pressions politiques l'ayant touchée. L'auteur y raconte aussi la naissance de la Garde côtière auxiliaire canadienne ainsi que certains des incidents — au dénouement triste ou joyeux — auxquels les deux organismes ont participé, mettant à l'épreuve leurs vaisseaux et leurs équipages. J'ai apprécié *Auxilio Semper* et, en tant que nouveau venu dans le monde de la R-S au Canada, ce livre m'a permis de mieux comprendre le fonctionnement de la Garde côtière et de la Garde côtière auxiliaire, ainsi que de l'infrastructure côtière s'y rattachant. Ce livre arrive juste à point, alors qu'une réorganisation de la Garde côtière comme organisme de service spécial pouvant être affecté à la sécurité maritime pointe à l'horizon. Je recommande ce livre à tous ceux qui s'intéressent aux services de R-S maritime au Canada. ■

DEREK SMITH EST UN officier de la Garde côtière du Royaume-Uni (Garde côtière de SM) participant à un échange d'une durée de deux ans avec le SNRS. Avant sa venue à Ottawa, M. Smith était l'inspecteur régional des Garde-côtes du sud-est de l'Angleterre, responsable de trois centres de coordination de sauvetage maritime, du Service de trafic maritime du détroit de Dover, de 30 équipes de secours côtières et de diverses unités maritimes et aériennes de R-S. ■



Démarquez-vous à SARSCÈNE 2004

Inscrivez-vous au Jeux de SARSCÈNE le mercredi 13 octobre à Calgary (Alberta)

Formez votre équipe dès aujourd'hui!

www.snrs.gc.ca • 1 800 727-9414 • sarscene@snrs.gc.ca

Présenté conjointement par le Secrétariat national de recherche et sauvetage et l'Association du Pêche et sauvetage de l'Alberta

UN NOUVEAU SYSTÈME MODERNISE LA COORDINATION DES MISSIONS



Photo de Ray Stockemans
L'officier Scott Miller de la Garde côtière utilise le nouveau système à la JRCC de Trenton, au cours d'une intervention de R-S.

Le système de gestion des missions de R-S mis sur pied par les Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne améliore la façon dont les centres de coordination de sauvetage contrôlent les services canadiens de R-S.

en cas d'incident. De plus, il permet de communiquer l'information plus efficacement aux équipes de sauvetage. Le major Pat McSorley, qui était officier responsable au JRCC Victoria lors de la mise sur pied du système de gestion des missions de R-S, croit que ce système facilite le travail du contrôleur car il met tous les outils nécessaires à sa disposition, en un seul endroit. Grâce au système de gestion des missions de R-S, le coordonnateur a accès à des outils tels qu'un registre électronique des cas, des renseignements sur l'embarcation disparue ainsi que des rapports d'aperçu. Dans le passé, une foule de registres papier, de dossiers, de fichiers Rolodex et de cartes marines et aéronautiques étaient nécessaires. « On conserve ces anciennes méthodes en cas d'urgence, mais la fiabilité du système et des systèmes de secours laissent douter de leur utilisation potentielle » fait remarquer le major McSorley. Non seulement la gestion de l'information et la communication s'en trouvent-elles améliorées, mais le système jouera un grand rôle dans l'évaluation des futures techniques et procédures en matière de R-S.

Toutes les pièces à la bonne place

« Lorsque l'on est à la recherche d'un aéronef disparu, c'est un peu comme si l'on assemblait les morceaux d'un casse-tête » dit le capitaine Mulholland. « En s'assurant que tous ont accès aux renseignements nécessaires et disponibles, nous veillons à ce qu'ils aient en main les morceaux dont ils ont besoin. »

Roch Carrier, administrateur général de la Bibliothèque nationale du Canada et président du Conseil des bibliothèques du gouvernement fédéral, qui présentait le prix, a souligné que le capitaine Mulholland devait être félicité pour son dévouement et sa détermination à l'intégration et à la gestion de ce système qui permettra aux services de R-S canadiens de sauver des milliers de vies. Le système fonctionne vingt-quatre heures par jour, sept jours par semaine, et constitue l'outil principal utilisé par les contrôleurs dans la gestion des opérations de R-S au Canada.

« Le système a fait ses preuves et a permis d'accroître l'efficacité du travail complexe, dynamique et effréné que peut être la coordination des opérations de R-S » conclut le major McSorley. ■

Chargé de projet au cours des 12 derniers mois, le capitaine Mulholland et son équipe, en collaboration avec le personnel du Centre de contrôle des opérations du réseau de R-S de Trenton, ont veillé à ce que tous les Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) aient que les ressources primaires de R-S aient accès aux mêmes renseignements afin d'accomplir efficacement leur mission. Le système de gestion des missions de R-S enregistre, conserve et permet un accès rapide aux renseignements qui permettent de confier la mission aux ressources appropriées.

capacités partout au pays grâce aux ressources des services de police. À l'aide du financement du FNI, ce projet fera la promotion des partenariats et de la coopération multi-instances. Puisque l'hélicoptère de la GRC pour les opérations de R-S en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba est basé à Edmonton, la distance à parcourir pour intervenir lors d'un incident est souvent très grande et le temps d'intervention est accru. Avec des observateurs formés et certifiés partout dans ces trois provinces, la rapidité d'intervention et les ressources disponibles s'en trouveront augmentées.

Projet n° GRC 1/01 ■

La base de données DogSpeak est mise sur pied pour les équipes cynophiles de R-S partout en Ontario

Une nouvelle base de données répertoriant les équipes cynophiles de R-S, sous l'égide des Mesures d'urgence Ontario (MUO), a été mise sur pied pour assurer une meilleure gestion de ces ressources. La base de données DogSpeak, financée par le FNI, déterminera la disponibilité des équipes cynophiles de R-S, y compris leurs compétences, qualifications, mobilité et emplacement. Avant la mise en œuvre de ce projet, il n'existait aucun registre central des qualifications et des renseignements de mobilisation pour les chiens et leurs maîtres.



SARSCÈNE
12

INSCRIVEZ-VOUS
www.opp.ca/programmesetservices
Base de données
des chiens de R-S
DogSpeak



Photo de Sue Hall

Photos offertes par la Search and Rescue Dog Association of Alberta



uniformes pour les normes, les évaluations, les stratégies de communication, les protocoles et la tenue de registres touchant les chiens de R-S.

Projet n° ON 3/03 ■

Pour en savoir davantage sur ces projets, la page Web www.nss.gc.ca/site/newSARinitiativess/NIFreports_f.asp permet de rechercher les rapports finaux en fonction de l'exercice financier et du numéro de projet.

Ne manquez pas SARSCÈNE 2004 !

Des tarifs préférentiels avant le 31 août

Inscrivez-vous maintenant !

Du 13 au 16 octobre • Calgary (Alberta)

www.snrs.gc.ca • 1 800 727-9414 • sarscene@snrs.gc.ca

Présenté conjointement par le Secrétariat national de recherche et sauvetage et l'Association de sauvetage de l'Alberta

la communication, d'intérêt en R-S

bien et les agents d'Environnement Canada espèrent effectuer d'autres tests sous peu.

Radiométéo est un service de diffusion sur bande VHF-FM en opération vingt-quatre heures par jour, sept jours par semaine.

Ce système automatisé diffuse les observations météorologiques les plus récentes, les prévisions destinées au grand public, les prévisions maritimes ainsi que les avertissements pour certaines régions du pays.

Grâce à la diffusion en Inuktitut, le SMC espère donner accès à des prévisions météo à jour à un plus grand pourcentage de la population nordique et réduire ainsi les blessures et décès liés aux conditions météorologiques.

Projet n° EC 1/00 ■

Un nouveau projet de formation améliore la coopération entre instances

La province de Terre-Neuve-et-Labrador améliore l'interopérabilité au sein de la province à l'aide d'un nouveau projet de formation appuyé par la GRC et financé par le FNI. Ce projet, appelé Formation conjointe : policiers-bénévoles (The Joint Police/Volunteer Training Initiative), a été mis sur pied afin de réunir des gens de divers organismes de R-S partout dans la province lors d'une

formation intensive de deux semaines.

Créée à l'intention des agents de la GRC, des agents de la Royal Newfoundland Constabulary, des groupes de bénévoles en R-S, des agents de la Garde côtière canadienne, des gardiens de Parcs Canada, des responsables provinciaux de la faune et des chefs de groupes autochtones, cette formation comprend la gestion des recherches, la technologie de gestion des recherches et le système de commandement des interventions.

Non seulement ce projet permettra-t-il de mettre en place une formation de base commune à tous les groupes, mais il renforcera également les liens entre les différents groupes de R-S de la province.

Projet n° GRC 1/03 ■

Le projet SAR COP forme des bénévoles pour un nouveau rôle en R-S

En Alberta, la GRC a trouvé un moyen novateur pour réagir à la hausse du nombre d'incidents de R-S combinée à une diminution des

Des cours pratiques et théoriques permettront aux participants de se qualifier comme membre bénévole d'équipage de R-S.



Photos offertes par le constable Rick Tyefisher de la GRC

ressources : former des bénévoles pour qu'ils puissent travailler comme équipage d'aéronef bénévole lors d'interventions de R-S. La GRC a un mandat provincial pour la recherche et le sauvetage de personnes disparues; ce projet lui permettra de poursuivre en ce sens, malgré la diminution des ressources et l'augmentation des incidents de R-S, en intégrant la participation de bénévoles civils à ce mandat.

Les participants à ce cours suivront

une combinaison de formation théorique en classe, de jeux de rôles en tant qu'équipage d'aéronef, de séances de formation pratique et d'orientation sur le vol de jour et de nuit. On a ajouté à ce projet un nouvel élément de détecteur infrarouge à balayage avant, en vue d'accroître les

De la coopération à voici quelques projets

Les cinq projets décrits ici
sont appuyés par le Fonds
des nouvelles initiatives (FNI)
de recherche et de sauvetage.

Des radios mobiles à réseau partagé pour les ressources primaires de R-S en Nouvelle Écosse

par Peter Stow

Depuis 2000, le gouvernement de la
Nouvelle-Écosse a mis sur pied son

système de radios mobiles à

commutation automatique de canaux
de 800 MHz. Ce système remplace

l'ancien réseau de radio VHF et sert

maintenant de moyen de

communications pour la GRC,

l'Organisation de mesures d'urgence,

le ministère des Ressources

naturelles, les services médicaux

d'urgence et la plupart des services

de police et d'incendie en

Nouvelle-Écosse.

En juin 2003, grâce au financement

du FNI du SNRS, on a placé des

radios mobiles à réseau partagé

(RMRP) à bord de toutes les

ressources côtières primaires de R-S

maritime. Ces radios permettent des

communications directes et sur les

lieux des incidents entre les bateaux

de sauvetage de la Garde côtière

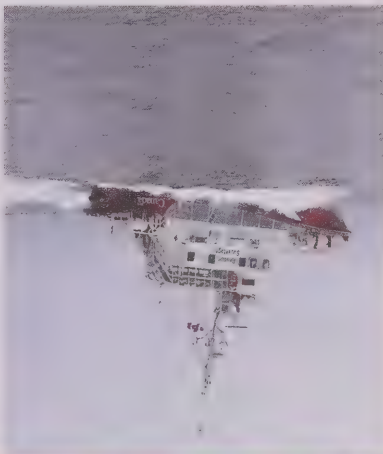
canadienne, les bateaux de sauve-

tage de la zone côtière et les autres

organismes participant à l'intervention

de R-S. On a pu voir la grande utilité

*Le système de radios mobiles à réseau
partagé (RMRP) permet d'améliorer les
communications et l'interopérabilité entre
les organismes.*



de ces radios et on les a par la suite
utilisées lors de plusieurs interventions

multi-instances de R-S.

Le 24 décembre 2003, le Centre

conjoint de coordination des

opérations de sauvetage (JROC) de

Halifax a du prêter main forte à la

GRC pour retrouver une personne

disparue juste à l'extérieur de Halifax

(Nouvelle-Écosse). Le vaisseau de

52 pieds *Sambro* de la Garde côtière

canadienne a reçu l'ordre de se

rendre dans la zone côtière et de

travailler conjointement avec la GRC.

Le système RMRP a permis au

Sambro et à la GRC (sur la rive) de

garder une communication directe et

continue, permettant d'améliorer ainsi

l'effort coordonné des deux

organismes. Avant l'installation du

système RMRP, les communications

se seraient effectuées à l'aide de

téléphones cellulaires ou avec la
collaboration de tiers, sur des réseaux
radios indépendants. Ces deux
moyens de communications présen-
tent des lacunes opérationnelles lors
d'interventions de R-S.
L'interopérabilité est un enjeu clé
pour tous les organismes de R-S.
Grâce au système RMRP de la
Nouvelle-Écosse et au SNRS, les
communications de R-S entre les
bateaux de sauvetage de la Garde
côtière canadienne, les bateaux de
sauvetage de la zone côtière et les
autres organismes participants sont
beaucoup plus efficaces.

Projet n° GCC 1/02 ■

Radiométéo diffusera bientôt en Inuktitut

Radiométéo, un projet du Service
météorologique du Canada (SMC)
financé par le FNI s'apprête à franchir
une nouvelle étape : la diffusion en
Inuktitut.
Lors de l'installation des premières
Radiométéos dans les régions de
Cape Dorset, Rankin Inlet et Arviat en
juin 2002, on savait que le défi serait
de trouver une terminologie
météorologique pouvant être comprise
en plusieurs dialectes Inuktitut.
Des tests de programmation
effectués en novembre 2003 ont
permis de veiller à ce que les
diffusions en Inuktitut se déroulent

émetteurs de localisation d'urgence (ELT).

Veillez noter : plusieurs personnes oublient d'indiquer

avec qui communiquer en cas d'urgence lors de l'enregistrement de leur balise de détresse. N'oubliez pas de fournir ces renseignements, car il pourrait s'agir d'une question de vie ou de mort.

Pour plus de renseignements, téléphonez au

1 800 727-9414 ou visitez le

<http://beacons.nss.gc.ca/login.asp?lang=f> ■

SARSCÈNE

2004

Bienvenue à bord !

13^e édition

du congrès SARSCÈNE

Calgary (Alberta)

Du 13 au 16 octobre

Ne manquez pas les Jeux, les

démonstrations de R-S, les ateliers

pré-congrès, le salon professionnel et le

banquet de remise de prix de R-S.

• conférences internationales

• bénévoles

• collaboration entre organismes

• pratiques exemplaires de prévention

• chiens de R-S

• Fonds des nouvelles initiatives de R-S

• et bien plus !

Inscrivez-vous dès maintenant.

www.sns.gc.ca • 1 800 727-9414 • sarscene@sns.gc.ca

Présenté conjointement par le Secrétariat national de recherche et sauvetage et l'Association de recherche et sauvetage de l'Alberta

d'effacer du dossier les renseignements relatifs à la balise. De plus, certains renseignements pertinents changeront d'un propriétaire à l'autre (comme la personne avec qui communiquer en cas d'urgence).

Question : Je viens de faire l'acquisition de ma toute première balise de détresse. Pourquoi votre base de données

ne me permet-elle pas de procéder à son enregistrement ?

Réponse : Dans notre base de données, vous verrez une ou deux astérisques à côté de chacun des champs obligatoires dans chacune des sections

(renseignements sur le propriétaire, renseignements sur la balise, renseignements en cas d'urgence). Le système ne vous permettra pas d'aller plus loin tant que vous n'aurez pas rempli ces champs. Vous n'avez pas à remplir le « nom de la société » dans les sections renseignements sur le propriétaire et contact en cas d'urgence. Lorsque vous aurez rempli tous les champs, vous devez cliquer sur « Terminer » pour recevoir votre nom d'utilisateur et votre mot de passe.

Si vous avez toujours des problèmes, nous vous suggérons les options suivantes : téléphonez-nous au 1 800 727-9414 ou envoyez votre formulaire d'enregistrement par télécopieur au (613) 996-3746. Lorsque nous aurons créé votre dossier, vous recevrez une confirmation d'enregistrement que vous devrez vérifier, signer et nous renvoyer comme confirmation.

Si vous devez faire des changements aux renseignements relatifs à l'enregistrement, rendez-vous en ligne et utilisez le nom d'utilisateur et le mot de passe fournis afin de faire les modifications nécessaires. Le système nous enverra automatiquement un courriel nous informant des modifications et des ajouts que vous avez effectués.

Question : Je suis un citoyen canadien et je visiterai bientôt les États-Unis. Dois-je faire inscrire ma balise de détresse au Registre américain ?

Réponse : Non. Si vous avez procédé à l'inscription de votre balise au Registre des balises de détresse du SNRS, vous

avez fait ce qu'il fallait pour veiller à votre sécurité où que vous soyez dans le monde. Si votre balise de détresse devait être activée lors d'un incident aux États-Unis ou ailleurs dans le monde, votre signal de balise sera capté par satellite et transmis à des unités de sauvetage. Le signal transmettra également les renseignements relatifs au pays d'enregistrement, à la personne en détresse et à la personne avec qui communiquer.

Ceci s'applique à toutes les balises de détresse de 406 MHz : les radiobalises maritimes de localisation des sinistres (RLS), les balises de localisation personnelles (BLP) et les

Questions fréquentes sur l'enregistrement des balises

Question : Je possède une balise dont le code est américain, mais mon bateau bat pavillon canadien et j'aimerais inscrire ma balise de détresse au registre canadien. Que dois-je faire ?

Réponse : Le Canada ne procède pas à l'enregistrement des balises de détresse ne possédant pas de code canadien. Nous vous suggérons de faire recoder votre balise.

Question : Je viens de faire l'acquisition

d'une balise de détresse chez un fabricant. Celle-ci est-elle déjà inscrite au Registre ?

Réponse : Non. Les balises de détresse sont comme les voitures. Lors de l'achat d'une voiture, il est nécessaire de faire enregistrer celle-ci au nom du nouveau propriétaire. Les balises de détresse fonctionnent sur le même principe. Le formulaire d'enregistrement devrait être inclus dans la boîte.

Question : Je viens tout juste d'acheter une balise de détresse d'un propriétaire qui l'avait inscrite au Registre du SNRS. Dois-je l'inscrire à nouveau ?

Réponse : Lors de l'achat d'une voiture usagée, le nouveau propriétaire doit procéder à l'enregistrement de la voiture à son nom, c'est donc un nouvel enregistrement. Nous aurons cependant besoin des renseignements suivants : une lettre signée de

l'ancien propriétaire nous donnant la permission

par Chantal Pétrin
Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) gère le Registre canadien des balises de détresse et reçoit un grand nombre de demandes d'information sur l'enregistrement de celles-ci. Voici quelques réponses à des questions fréquentes.

Question : Comment puis-je savoir si ma balise de détresse a un code canadien ?

Réponse : Toutes les balises de détresse ont un code hexadécimal à 15 caractères. Le code des balises canadiennes commence par les trois caractères suivants : A78, A79, 278 ou 279.

La journée semble parfaite pour faire un tour d'avion dans les grands espaces isolés du nord de l'Ontario; la météo est bonne et tout se déroule tel que prévu par le plan de vol. Tout à coup, un problème surgit : le moteur cesse de tourner et vous ne réussissez pas à faire quoi que ce soit pour régler la situation. La piste d'atterrissage la plus proche est encore trop éloignée et vous décidez donc de tenter l'atterrissage dans l'espace découvert le plus proche. Tout se passe en quelques secondes tandis que vous tentez de garder le contrôle de l'appareil.

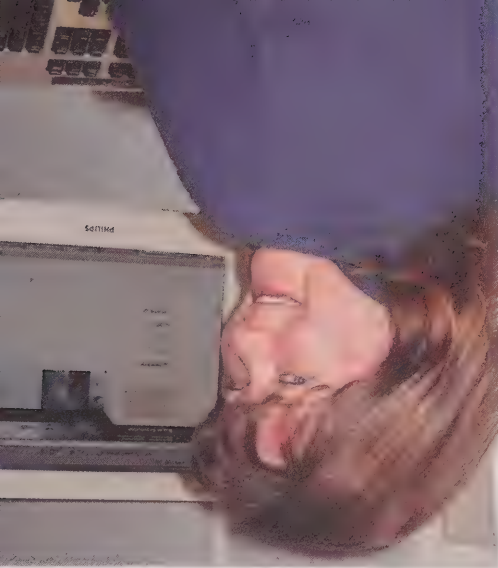
L'avion s'écrase et l'impact vous fait perdre connaissance. Bien que vous

ayez rempli un plan de vol, il se passera encore plusieurs heures avant que vous ne soyez considéré comme en retard. Ce qui vous sauvera ?

L'émetteur de localisation d'urgence (ELT) qui transmet son signal de détresse dès l'impact. Ce signal de balise sera capté par les satellites en orbite faisant partie du système COSPAS-SARSAT qui transmettra vos coordonnées aux autorités de sauvetage.

Depuis sa mise sur pied en 1982, le système satellite COSPAS-SARSAT instauré par le Canada, la France, les États-unis et l'ex-Union Soviétique a permis de sauver plus de 15 000 vies partout au monde.

Chantal Pétrin est responsable du Registre des balises de détresse au SNRS





L'Unité marine et sous-marine des Services de police de la région de Peel est opérationnelle à toute heure du jour. Elle est maintenant équipée pour faire face à toute situation allant du sauvetage sur glace au remorquage.

L'Unité sous-marine de recherche et de sauvetage des Services de police de la région de Peel est située dans la ville de Mississauga, à la marina Lakefront Promenade. La marina est adjacente à la centrale au charbon de Lakeview. La centrale, de par ses activités de production d'électricité, émet de l'eau chaude dans le bassin de la marina qui ne gèle ainsi jamais. Bref, l'Unité marine et sous-marine de R-S a la possibilité d'intervenir rapidement en cas d'urgence maritime hivernale ou estivale dans l'ouest du lac Ontario 7 jours par semaine, 365 jours par année. En 2003, l'Unité est intervenue à la suite de 125 appels de R-S, allant de problèmes mécaniques à de véritables situations de R-S. L'Unité a été mise sur pied en 1974 et conduisait alors un bateau d'aluminium de 14 pieds. Les patrouilles étaient confinées à la rivière Credit et le manque de formation et de matériel empêchait les agents de répondre de façon sécuritaire aux appels sur le lac Ontario. L'Unité a pris de l'ampleur au cours des années, faisant l'acquisition de meilleures embarcations ainsi que de formation et de matériel spécialisés. Pour l'instant, elle se compose de quatre équipes formées de huit agents, un sergent et augmentées de six agents auxiliaires. Le *Marine 1* est une embarcation de dix mètres à coque d'aluminium

L'Unité est responsable de 146 km² sur le lac Ontario. Devant couvrir une zone aussi étendue, l'Unité marine des Services de police de la région de Peel comprend bien l'importance de la collaboration entre les organismes de R-S. Le sergent Stafford, qui dirige l'Unité depuis août 2003, croit qu'il est important d'être préparé pour n'importe quelle catastrophe. L'Unité marine des Services de police de la région de Peel travaille en étroite collaboration avec d'autres unités marines de l'ouest du lac Ontario, y compris celles de Toronto, York, Durham, Hamilton, Halton et Niagara, avec la Garde côtière des États-Unis, les Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne à Trenton. Avec le retour prochain des beaux jours, la saison de navigation de plaisance approche à grands pas et l'Unité maritime des Services de police de la région de Peel est bien préparée afin que le public puisse continuer à pratiquer ses activités nautiques, de plaisance et de pêche, de façon sécuritaire. ■

pu discuter des ressources, des procédures d'intervention, des attentes et des préoccupations de chacun »

Ces exercices sur table sont une occasion permettant aux divers groupes d'en apprendre plus les uns sur les autres et de discuter des scénarios possibles. Mais combien de ces groupes ont-ils l'occasion de mettre en pratique ce qu'ils ont appris peu après la tenue de l'exercice ?

Une démarche intégrée

Si l'on tient compte de la bonne organisation des recherches du gardien de rennes disparu, l'exercice sur table y est pour beaucoup selon M. Larsen :

« En ce qui a trait à cet incident, l'exercice sur table nous a permis d'utiliser une démarche d'avancée intégrée pour la conduite des recherches puisque nous avions une meilleure connaissance les uns des autres et de nos capacités respectives » dit-il.

Une bonne communication

Avec la tenue des exercices sur table, il est devenu évident qu'une seule rencontre ne permettrait pas d'atteindre réellement les objectifs visés. Les groupes doivent se rencontrer sur une base régulière afin de garantir une bonne communication et doivent poursuivre la formation puisqu'il n'y a pas deux incidents de R-S identiques.



Photo offerte par Parcs Canada

M. Larsen souligne également l'importance de travailler à partir d'un scénario adapté à l'environnement dont il est question.

« Nous avons dû revoir le scénario initial et y faire bon nombre de modifications afin qu'il puisse s'appliquer à notre environnement nordique »

« Les recherches, ainsi que les exercices de formation, ont un caractère différent dans le nord. Le nombre et le type de ressources disponibles peuvent être très différents de ce que l'on retrouve dans le sud. De plus, les zones de recherches peuvent être beaucoup plus étendues à cause des moyens de transport et de la faible densité de la population. »

Travailler en collaboration

Dans une lettre à M. Claude Auger, Organisateur des exercices sur table à Parcs Canada, M. Larsen le remercie de ses efforts pour la tenue de cet exercice.

M. Larsen a également souligné le professionnalisme et la volonté de collaboration du personnel de la GRC, qui ont facilité les recherches.

« L'exercice sur table nous a rapprochés et nous a permis de développer de meilleures relations de travail, c'est bel et bien la volonté de chacun des participants de travailler en collaboration les uns avec les autres qui nous a permis de passer de la théorie à la pratique » explique M. Larsen.

Il souligne également la participation du sergent d'état-major Sid Gray du détachement d'Inuvik et de Jack Krueger, coordonnateur de la R-S à la GRC, pour leur travail en coulisse veillant à ce que les ressources soient disponibles pour les recherches.

En ce qui concerne les recherches effectuées pour tenter de retrouver le gardien de rennes disparu, M. Larsen affirme qu'il n'a aucun doute que la mise en commun de ressources constatée est le résultat de l'exercice sur table.

Pour plus de renseignements sur la série d'exercices sur table de Parcs Canada, communiquez avec Claude Auger au (819) 997-0201 ou à clauda.auger@pc.gc.ca ■

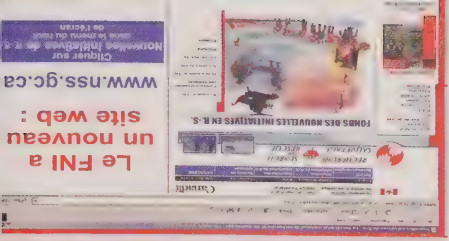
DES FONDS POUR VOTRE PROJET EN RECHERCHE ET SAUVEPAGE

Vous ou votre organisation avez-ils probablement de bonnes idées pour réhabiliter la recherche et le sauvetage au Canada. Vous intéressez-vous à la prévention des cas de recherche et de sauvetage et à l'amélioration des interventions ? Avez-vous besoin de ressources pour accroître vos capacités en recherche et sauvetage ou pour financer des projets ?

Le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage se consacre à la valorisation de la recherche et du sauvetage au Canada. Il est géré par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage et est ouvert à la participation des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, du secteur privé, de l'industrie, des universités et des bénévoles.

Les particuliers ou groupes désireux de proposer un projet au financement du FNI doivent être parrainés par un ministère ou groupe fédéral de recherche et de sauvetage ou par une autorité provinciale ou territoriale en la matière. Le FNI contribue au financement de projets qui portent sur au moins une des six catégories prédéterminées. Les propositions présentées sont examinées, classées par ordre de priorité et approuvées en fonction des fonds disponibles.

Les demandes pour l'exercice financier débutent en avril 2005 et doivent parvenir aux parrains au plus tard le 1^{er} juillet 2004. Pour en savoir davantage sur le FNI, les parrains, les critères de sélection et la procédure de présentation d'une demande, prière de consulter Le Guide du FNI au www.nss.gc.ca/site/newSARInitiatives/NIFGuide_f.asp.



Améliorer la recherche et le sauvetage dans les parcs nationaux du Canada



Des participants à un exercice sur table du même genre, tenu à Smith Falls (Ontario) par Parcs Canada, discutent des conséquences de l'effondrement d'un barrage sur la rivière Tay.

En décembre 2003, la recherche d'un gardien de rennes dans la région d'Inuvik (Territoires du Nord-Ouest), s'apparentant à une récente simulation de recherche, a démontré l'importance d'une approche intégrée à la R-S.

Après avoir lancé les recherches, la GRC a communiqué avec Ron Larsen, chef des opérations de l'unité de gestion de l'Arctique ouest de Parcs Canada, afin de lui confier la gestion des recherches.

Pendant quatre jours, M. Larsen a géré les recherches à l'aide d'un

éventail de ressources régionales, telles que les brigadiers, les gardes de parc, les membres de la famille, les comités locaux de chasseurs et trappeurs, un représentant du ministère des Pêches et Océans et la GRC.

M. Larsen et son équipe ont éventuellement trouvé la motoneige du gardien disparu, mais ont dû suspendre les recherches à cause du bizzard, afin de ne pas mettre en péril la sécurité des chercheurs.

Des recherches bien gérées

On a tenu une séance de compte rendu après l'incident, afin de discuter de ce qui s'était passé durant les recherches. Selon M. Larsen, malgré le fait que l'équipe n'ait pas réussi à retrouver la personne disparue, tous les participants aux recherches ont



Située juste au-dessus du cercle arctique, Inuvik compte 56 jours d'été où le soleil ne se couche pas et 30 jours d'hiver sans aucune lumière du jour.

l'impression d'avoir fait tout ce qu'il était possible de faire compte tenu des circonstances.

Les participants ont senti que les recherches étaient bien gérées et effectuées dans un esprit de collaboration — ce que M. Larsen attribue à l'exercice sur table dirigé par Parcs Canada à Inuvik en septembre dernier.

L'exercice sur table d'Inuvik faisait partie d'une série d'exercices dirigés par Parcs Canada afin de réunir différents groupes et organismes qui auraient à travailler en collaboration en cas d'urgence, y compris lors d'incidents de R-S.

Rencontre des représentants locaux

Le scénario en question concernait un groupe de kayakistes accusait un retard de 48 heures après un voyage de 500 km.

Les participants ont travaillé à l'aide du scénario de recherches et discuté comment chacun d'entre eux remplirait son rôle.

Selon M. Larsen, l'exercice s'est avéré utile puisqu'il a réuni des représentants locaux de divers groupes et organismes, leur permettant d'en apprendre davantage sur chacun.

« En réunissant ce groupe pour une rencontre en personne, nous avons

Activités à venir

Sommet international sur le nautisme et la sécurité nautique
Du 18 au 21 avril 2004 à Panama City (Floride)
www.sailboatshow.com/ncal.asp?summit&www.wmwa2.htm

16^e Séminaire annuel sur la sécurité aérienne au

Canada (organisé par Transports Canada)

Du 19 au 21 avril 2004 à Toronto (Ontario)
[www.tc.gc.ca/CivilAviation/SystemSafety/CASS/2004/menu](http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/SystemSafety/CASS/2004/menu.htm)

Journée de la R-S en Alberta

1^{er} mai 2004
www.saraberta.org

Semaine de la protection civile

Du 2 au 8 mai 2004 partout au Canada
www.semainedelaprotectioncivile.ca/about_f.shtml

Washington State Search and Rescue Conference

Du 21 au 23 mai 2004 au Cascade Peaks Resort and Campground de Randle (Washington)
www.co.kws.wa.us/ChenithSearchandRescue.htm

Semaine nationale de la sécurité nautique

Du 22 au 28 mai 2004
www.safecboatingcanadainc.com

Conférence hydrographique du Canada

Du 24 au 27 mai 2004 à Ottawa (Ontario)
www.chc2004.com/index_x.php?lang=fr

National Association for Search and Rescue

(NASAR) SAR 04 Conference
Du 2 au 5 juin 2004 à Lansdowne (Virginie)
www.nasar.org/?s=news&id=66&p=2

Compétition internationale de R-S

Du 4 au 7 novembre 2004 à Portsmouth (Virginie)
<http://www.compassignat.org/2003/ISAR/A031001/ISAR2004.htm>

SARSCÈNE 2004

Du 13 au 16 octobre à Calgary (Alberta)
www.snrs.gc.ca ou téléphonez au 1 800 727-9414

sécurité nautique

Du 23 au 26 septembre 2004 à Whistler (C.-B.)
www.csbc.ca/html/AnnualConference.html

Symposium annuel du Conseil canadien de la

SAREX national 2004

Du 20 au 25 septembre à Comox (C.-B.)
Du 19 au 24 septembre 2004 à Jackson Hole (Wyoming)
www.issworkshop.org/

International Snow Science Workshop 2004

Du 2 au 4 septembre 2004 à Costa Mesa (Californie)
Courriel : kbaxlin@aug.com

Conférence (NACON)

United States Coast Guard Auxiliary's 2004 National

International Conference on Storms: Storms

Science to Disaster Mitigation
Du 5 au 9 juillet 2004 à Brisbane (Australie)
www.stormsconf.org.au/

calastrophes

Du 20 au 23 juin 2004 à Toronto (Ontario)
www.wcdm.org/wcdm_home.html

14^e Conférence mondiale sur la gestion des

Du 18 au 20 juin 2004 à Anchorage (Alaska)
www.amrg.org/MRA_04/default.htm

Mountain Rescue Association 2004 Conference

Vous souhaitez partager vos connaissances en R-S ?

Pourquoi ne pas donner une conférence ?

Pour plus de renseignements et pour consulter la liste des sujets, visitez le

www.nss.gc.ca/site/ss/workshop/2004/presentationsn_f.asp.

La date limite pour soumettre une proposition est le

30 avril 2004.

Candidatures de groupes ou de personnes pour un prix de R-S

Les mises en candidatures se terminent le 31 mai 2004.

Mis sur pied en 1995, le programme de prix du SNRS vise à reconnaître le travail remarquable des fournisseurs et des organismes de R-S et à sensibiliser la population aux efforts dans le domaine de la R-S partout au Canada.

Le Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage souligne la contribution exceptionnelle d'une personne ou d'un organisme à la R-S au Canada. Les Certificats de mérite sont remis aux personnes ou aux organismes ayant fait d'importantes contributions en matière de R-S.

Les renseignements et formulaires pour la mise en candidature sont disponibles au www.snrs.gc.ca. Cliquez sur l'onglet **Prix** du menu de gauche ou téléphonez au 1 800 727-9414. Les prix seront remis le 16 octobre, à l'occasion du congrès SARSSCÈNE 2004 à Calgary (Alberta). ■

Un canoteur est sauvé aux États-Unis grâce à une balise de localisation personnelle (BLP)

Non seulement peut-on la voir de loin, mais elle peut traverser la fumée et le brouillard. Pour en savoir davantage sur cet outil, visitez le www.concordaeerosales.com/signal/laserfire.html



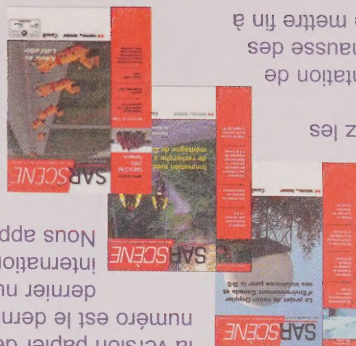
de deux piles remplaçables. Une torche de sauvetage au laser s'avère un outil pratique pour la R-S. Un nouveau dispositif de signalisation portatif peut aider les sauveteurs à retrouver les victimes plus rapidement, particulièrement dans des conditions et des régions où la luminosité est faible. La torche de sauvetage au laser a été mise à l'épreuve en août 2003 à Calgary (Alberta), lorsque l'Unité des services aériens des Services de police de Calgary l'a utilisée pour la recherche de qua-

tre radeurs qui étaient en retard. Les équipes de sauvetage ont pu repérer les victimes et en transporter deux vers un endroit sécuritaire. On a ensuite remis la torche de sauvetage au laser aux deux derniers radeurs afin que l'équipe aérienne puisse les repérer au retour. Dans ce cas, le laser s'est révélé d'une grande efficacité en tant que repère et dispositif de signalisation.

La torche de sauvetage au laser peut être vue à une distance de 32 kilomètres le soir, et jusqu'à 4,8 kilomètres le jour. Elle est à l'épreuve de l'eau jusqu'à une profondeur de 24 mètres et peut fonctionner pendant 15 heures à l'aide

Inscrivez-vous au système d'alerte en ligne de SARSSCÈNE

La revue SARSSCÈNE lance son nouveau système d'alerte destiné à avertir les abonnés, par courriel, de la sortie en ligne de son dernier numéro. De cette façon, impossible de rater un numéro! Pour vous abonner au système d'alerte, rendez-vous au www.snrs.gc.ca/site/ss/index_f.asp et suivez les instructions. L'utilisation croissante d'Internet, l'augmentation de la popularité des magazines en ligne et la hausse des frais d'édition ont contribué à la décision de mettre fin à



Robert Lynch est pompier volontaire au sein du corps de sapeurs-pompiers de Harbour Grace depuis 16 ans.

Un corps de pompiers s'exerce au sauvetage maritime hivernal et au sauvetage sur glace

par Robert Lynch



Photo offerte par Robert Lynch
Membres du corps de sapeurs-pompiers utilisant la plate-forme Rescue Alive.

d'interférence des véritables signaux de détresse, le véritable danger vient du signal transmis par la carte vidéo piratée. Ces faux signaux peuvent masquer les véritables signaux de détresse et nuire aux opérations de R-S.

Un appui municipal améliore la RSS en Alberta

Un programme spécial de subvention terrestre de sauvetage en eau froid du corps de sapeurs-pompiers volontaires de Harbour Grace a procédé à la tenue de son exercice d'hiver un soir de la mi-février 2003. Les conditions se prêtent parfaitement aux scénarios de sauvetage et aux techniques d'entrée dans la glace brisée. L'aire d'accès à l'eau de la marina était assez gelée pour qu'on puisse y marcher et, une fois sur la glace, on a pu avoir accès à une section d'eau libre sous une passerelle de bois. L'ouverture dans la glace était assez grande pour qu'on puisse y effectuer des exercices à l'aide du matériel Rescue Alive. Quatre membres de l'équipe, vêtus de combinaison étanches et munis de coupeaux, de pics à glace, de lampes de poche, de films de sécurité et de lunettes protectrices, se sont exercés dans l'eau glacée à l'aide de la plate-forme Rescue Alive sur la surface glacée, entrant dans l'eau et y complétant le sauvetage des victimes. L'exercice a mis l'accent sur la précision des signaux manuels, permettant d'éviter plusieurs problèmes. Les membres de l'équipe ont fait la démonstration de l'entrée dans l'eau à partir du rivaage glacé et dans la glace brisée. L'équipe a également revu les pratiques exemplaires et celles à éviter pour l'utilisation de la plate-forme Rescue Alive.

Des balises de détresse en exposition à Montréal

Le Centre de développement des transports (CDT) de Transports Canada a contribué à la mise sur pied d'une exposition au Centre des sciences de Montréal, en janvier dernier, sur les émetteurs de localisation d'urgence et les balises de localisation personnelle.



Howard Posluns, chef de la Technologie avancée au CDT, était présent lors de l'inauguration de l'exposition pour parler des balises de détresse et de leur rôle en R-S. L'exposition, qui durera environ trois ans, s'adresse principalement aux jeunes.

Erratum :

Le nouveau Répertoire national des services d'urgence a 136 pages, et non 36 tel qu'il a été indiqué dans le dernier numéro de SARSÇÈNE.

L'article « Comment le chasseur peut aider ou nuire à la R-S » publié dans l'édition printemps/été 2003 de SARSÇÈNE (volume 13, n° 2) mentionnait qu'il n'y avait pas de recherche pour un chasseur disparu depuis sept ou huit ans. Cependant, selon Keith Crossland, contrôleur de la zone ouest de l'Organisation de mesures d'urgence de la Nouvelle-Écosse et coordonnateur provincial de la RSS, de 1999 à 2003 on dénombre 29 cas de recherche de chasseurs disparus.

Projets du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S approuvés pour 2004-2005

Les projets 2004-2005 du FNI comprennent entre autres la mise sur pied d'une structure multi-instances de commandement des interventions de RSS, un nouveau programme de formation des bénévoles en R-S maritime à l'aide d'un simulateur marin, une formation sur la sortie d'hélicoptère en vol stationnaire, un exercice de sauvetage en milieu sauvage ainsi qu'un projet de sensibilisation publique à la sécurité relative aux avalanches. L'honorable David Pratt, ministre principal de la recherche et du sauvetage, a annoncé ces projets en février 2004. 8,1 millions de dollars, appuie les projets qui contribuent à l'amélioration des activités de R-S en mer, par air et au sol au Canada. Depuis 1988, le Fonds a investi 130 millions de dollars dans plus de 700 projets.

Nouvelles de R-S

1 Nouvelles.....

4 Activités à venir.....

Article vedette

Recherche et le sauvetage dans les parcs nationaux du Canada.....5

Profil de R-S

L'Unité marine du service de police de la région de Peel brise la glace.....7

En mémoire d'un héros — Hommage à Al Banky.....15

Baïsses de détresse

Questions fréquentes sur l'enregistrement des baïsses de détresse.....8

Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S

10 Radios mobiles à réseau partagé.....10

11 Radométro.....11

11 Formation conjointe : policiers et bénévoles.....11

11 SAR COP.....11

12 DogSpeak.....12

Technologie de R-S

Un nouveau système modernise la coordination des missions.....13

Compte rendu de livre

Auxilio Sempar — La Garde côtière canadienne de 1962 à 2002.....14

R-S par air

Comprendre les dangers du givrage d'aéronef.....16

SARSCÈNE



Publié par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Traduction, révision et lecture d'épreuve par ALTER EGO TRADUCTEURS INC.

Les faits et les opinions qui paraissent dans SARSCÈNE sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Photo en page couverture offerte par Parcs Canada

Redactrices : Lori Mackay

Courriel : lmacKay@nss.gc.ca

Directrice des communications : Elizabeth Kalz

Courriel : eKalz@nss.gc.ca

Conception graphique additionnelle : Patrick Clavaglia

Secrétariat national de recherche et de sauvetage

275, rue Slater, 4^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Tél : 1 800 727-9414

Télécopieur : (613) 996-3746

Site Web : www.snr.gc.ca

Accord avec la Société canadienne des postes : N° 40559507

ISSN 1183-8036

La revue SARSCÈNE est accessible en ligne au www.snr.gc.ca sous l'onglet SARSCÈNE.

Un caporal de la GRC reçoit la médaille du

service méritoire

Le caporal Dwayne Jennings, de Vancouver (Colombie-Britannique), peut ajouter une autre médaille à sa collection.

En décembre 2003, la Gouverneure générale Adrienne Clarkson a remis au cpl Jennings, pilote d'hélicoptère à la GRC, la médaille du service méritoire pour avoir secouru une équipe de policiers en détresse en novembre 2001.

Le pilote d'hélicoptère a transporté une équipe de R-S sur le contrefort montagneux où ses collègues étaient prisonniers. Malgré des conditions météo très défavorables, le cpl Jennings a réussi à poser l'hélicoptère sur la pointe d'un des patins, à trois reprises, afin de décharger le matériel et le personnel de R-S allant à la rescousse des policiers en détresse.

Le cpl Jennings a reçu deux autres distinctions pour ses efforts en matière de sauvetage : la Mention élogieuse du commissaire de la GRC en février 2002 ainsi que le Prix d'excellence du Conseil du Trésor en juin 2003.

Le 444^e Escadron reçoit le trophée Mynarski 2003

En juillet 2002, l'équipage de sauvetage 475 du 444^e Escadron est intervenu à la suite de l'écrasement d'un hélicoptère Griffon des Forces canadiennes, au nord de Goose Bay (Terre-Neuve-et-Labrador). Malgré la luminosité décroissante, les conditions météo se détériorant et un niveau de carburant à la baisse, l'équipage 475 a réussi à sauver un des membres de l'équipage du Griffon gravement blessé.

Le trophée Mynarski souligne le professionnalisme, la détermination et la bravoure dont a fait preuve l'équipe face à cette situation difficile. Ce trophée, le plus important au Canada dans le domaine de la R-S, a été créé en mémoire de l'officier marinier Andrew Charles Mynarski, du 419^e Escadron, honoré de la Croix de Victoria de façon posthume après avoir tenté de secourir un mitrailleur de bord d'un bombardier Lancaster en flammes.

Le piratage des signaux satellite intéresse avec les signaux des baïsses de détresse

Le piratage des cartes vidéo de récepteurs satellites télé cause des interférences avec les récepteurs satellites utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage.

Les cartes vidéo captent le signal satellite permettant à l'utilisateur de regarder les canaux de télévision transmis par satellite. Les utilisateurs en règle de service satellite ne paient que les canaux pour lesquels ils paient. Si vous ne payez pas pour recevoir le canal voyages, par exemple, vous n'en recevrez pas le signal satellite.

Ceux qui, par contre, ne paient pas le service satellite et programment leur carte par ordinateur, reçoivent tous les signaux envoyés par satellite et peuvent regarder tous les canaux.

Le Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) de Trenton (Ontario) a constaté ce problème à la fin de l'année 2001, en remarquant des interférences avec les signaux des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) utilisés à bord des aéronefs. Il est devenu clair, dès le début de l'année 2002, que le problème était plus grave qu'on ne l'avait d'abord imaginé.

Les émetteurs d'urgence envoient un signal de baïsse lors de l'écrasement d'un aéronef. À cause des signaux transmis par des cartes vidéo piratées, les responsables en matière de R-S ont pu croire à l'écrasement d'aéronef sans qu'il y ait eu d'accident.

Lorsqu'un baïsse transmet un signal de détresse, ce dernier est capté par l'un des satellites en orbite qui à son tour transmet la position de la baïsse aux autorités compétentes.

Bien que le CCCM puisse habituellement distinguer les signaux

REPORTAGES
SPÉCIAUX



Givrage des
aéronefs

Questions
fréquentes
sur les balises
de détresse

Le système de
gestion des
missions de R-S

En mémoire
d'un héros

Dernier numéro
sur papier

Inscrivez-vous au système
d'alerte par courriel de
SARSCÈNE en ligne
www.snrs.gc.ca

SARSCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage

Hiver-printemps 2004 vol. 14, n° 1

Recherche et sauvetage dans les parcs nationaux du Canada



Canada

Secrétariat national
Recherche et sauvetage
National Search and
Rescue Secretariat

